er,

Jahrh.

II.

<36606319210017

Berühmte Seeleute.

Von

Reinhold Werner,
Contreadmiral a. D.

Zweite Abtheilung:

XVIII. und XIX. Jahrhundert.

Paul Jones. Nelson. Farragut. Tegethoff.

Mit vier Portraits.

Berlin 1884.
Verlag von Otto Janke.

Berühmte Seeleute.



Stich u. Druck v. Th. Zehl, Leipzig.

John Paul Jones

Berühmte Seeleute.

Von

Reinhold Werner,
Contreadmiral a. D.

Zweite Abtheilung.

XVIII. und XIX. Jahrhundert.

Paul Jones. Nelson. Farragut. Tegethoff.

Mit vier Portraits.

Berlin 1884.
Verlag von Otto Janke.

Vorrede.

Die günstige Beurtheilung, welche die erste Abtheilung von „Berühmte Seeleute" gefunden, hat mich veranlaßt, ihr als Abschluß eine zweite folgen zu lassen, welche die beiden letzten Jahrhunderte umfaßt.

Bei der Bearbeitung sind für mich dieselben Gesichtspunkte maßgebend gewesen, wie bei jener, indem ich solche Persönlichkeiten auswählte, welche durch ihr Wirken sowohl die Geschichte ihres eigenen Landes, wie anderer beeinflußt haben, gleichzeitig als Marksteine in der Entwickelung der Seekriegsgeschichte dastehen und auch in rein menschlicher Beziehung allgemeines Interesse erwecken. Ebenso bin ich wie früher bestrebt gewesen, das mir zu Gebote stehende Material kritisch zu sichten und sowohl die Thatsachen wie die Lebensbilder der behandelten Persönlichkeiten in objectiver Weise zu geben. Eine besondere Genugthuung war es mir, unter die Letzteren mit Fug und Recht auch einen deutschen Seehelden aufnehmen zu dürfen.

Die von mir benutzten Quellen sind folgende:

Für Paul Jones:

The life of Paul Jones by A. S. Mackenzie.
The life of Paul Jones by J. H. Sherburn.
The life of Paul Jones by R. Sands.
The History of the Navy of the United States by J. Fenimore Cooper.

Für Nelson:

Life of Nelson by Southey.

Life of Lord St Vincent by Tucker.

Life of Nelson by Clark and Mac Arthur.

Vice Admiral Viscount Nelson by Campbell.

La vie de Nelson par Lamartine.

L'histoire du Consulat et de l'empire par Thiers.

Nelson und die Seekriege von 1789—1815 von Jurien de la Gravière. Deutsche Uebersetzung.

Für Farragut:

Reports of the Secretary of the Navy.

History of the Navy during the Rebellion by Charles Boynton 1868.

The life of D. Glasgow Farragut, First Admiral of the U. St. Navy by his Son. 1882.

Für Tegetthoff:

Die Seeschlacht bei Lissa, ein Gedenkbuch.

Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich.

Oesterreichisch-preußischer Krieg gegen Dänemark.

Die Operationen der österr. Marine 1866 (Archiv für Seewesen).

Oesterreichische Kämpfe im Jahre 1866.

Dänische Zeitschrift für Seewesen 1866.

Wiesbaden, im Juli 1883.

Werner.

Inhalt.

	Seite
Paul Jones	1
Nelson	116
Farragut	345
Tegethoff	506

Paul Jones.

Unter den politischen Wandlungen und Neugestaltungen, welche das 18. Jahrhundert schuf, ist die wichtigste und folgenschwerste die Losreißung der englisch nord-amerikanischen Kolonien vom Mutterlande und ihre Konstituirung als unabhängige Republik der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika gewesen.

In den langwierigen und blutigen Kämpfen, die dies Ereigniß begleiteten, ragen zwei Heldengestalten hervor, deren Ruhm nicht nur damals die ganze civilisirte Welt erfüllte, sondern deren Andenken auch jetzt noch in dem Herzen ihres Volkes lebendig ist und für alle Zeiten fortleben wird. Es sind dies Washington und Paul Jones, von denen ersterer die Landoperationen leitete und zu glücklichem Ende führte, während letzterer seinen Namen auf dem Meere gewann und zwar in so hervorragender Weise, daß er mit Recht zu den berühmten Seeleuten gezählt werden muß.

Washington war unbedingt der größere von Beiden. Zwar überragte ihn Jones an militärischer Befähigung und es ist wahrscheinlich, daß wenn er von vorn herein an die Spitze der Vereinigten Staaten Marine gestellt und ihm maß-gebender Einfluß auf dieselbe eingeräumt worden wäre, letztere

verhältnißmäßig mehr im Revolutionskriege geleistet haben würde, als das Landheer — allein als Mensch steht Washington bedeutend höher. Sein glühender Patriotismus, die Lauterkeit seines Herzens, die Integrität seines Charakters, seine Bescheidenheit und staatsmännische Weisheit stellen ihn über Paul Jones, dessen glänzende Eigenschaften leider durch wesentliche Fehler beeinträchtigt wurden.

Trotzdem kann man sagen, daß Jones sich größerer Popularität in Nordamerika erfreute, als Washington. Dies dankt er dem romantischen Nimbus, der seine Persönlichkeit umgiebt, dem außerordentlich wechselvollen Leben, das er führte, so wie einzelnen seiner Thaten, die an Kühnheit und Verwegenheit geradezu beispiellos in der Seekriegsgeschichte da stehen. Ein Lebensbild dieses merkwürdigen Mannes, der aus Niedrigkeit stammend sich lediglich durch eigene Kraft zu den höchsten Ehrenstellen in seinem Berufe aufschwang und trotz kaum glaublicher ihm entgegenstehender Hindernisse sich Weltruhm zu erobern wusste, darf deshalb auch in deutschen Kreisen auf Interesse rechnen.

John Paul Jones, dessen eigentlicher Name John Paul war, wurde am 6. Juli 1747 in Schottland auf Arbigland, der Besitzung eines reichen Mannes geboren, in dessen Diensten sein Vater als Gärtner stand, und war der Jüngste von sieben Kindern. Die romantische Umgebung seiner in unmittelbarer Nähe der Meeresküste gelegenen engeren Heimat mag wohl dazu beigetragen haben, Abenteuerlust und Neigung zum Seeleben in dem ungewöhnlich begabten und mit leicht erregbarer Phantasie ausgestatteten Knaben zu wecken. Arbigland liegt auf dem Galloway-Vorgebirge an der südwestlichen Spitze Schottlands. Von ihm blickt man hinab auf die endlose wogende Fläche des Meeres, das brandend an dem hohen steilaufsteigenden Felsenufer hinaufschäumt, während im Osten die zerklüfteten Gipfel des Cheviotgebirges majestätisch in die Lüfte ragen. Wildgezackte Felsen, mächtige von der See ausgewaschene Höhlen, Einbuchtungen des Strandes mit tiefem

Wasser, in denen Schiffe Schutz vor nahendem Unwetter suchen, verleihen der Küste eine Großartigkeit, die wohl geeignet war, auf das Gemüth eines lebhaften Knaben einen tiefen und nachhaltigen Eindruck zu machen.

Der elterlichen Wohnung gegenüber auf der östlichen Seite der Solwaybucht lag die Stadt Whitehaven mit lebhaftem Schifffahrtsbetrieb und von ihr aus machte Paul seine erste Seereise als Schiffsjunge nach Virginien. Er war kaum zwölf Jahre alt, erwarb sich aber durch sein gutes Verhalten und seine Anstelligkeit die Zufriedenheit des Kapitäns in so hohem Grade, daß dieser ihm bei Ankunft am Reiseziel die Erlaubniß ertheilte, mehrere Monate bei seinem Bruder zu verweilen, der in Virginien als Pflanzer ansässig war und in guten Verhältnissen lebte. Während dieses Aufenthaltes zeigte sich in dem Knaben zuerst der Wissensdrang und die Lernbegierde, welche für das ganze Leben ein hervorstechender Zug seines Charakters blieben. In Verbindung mit ungemeiner Ausdauer und scharfem Verstande befähigten ihn diese Eigenschaften nicht nur die großen Lücken seiner höchst mangelhaften Schulkenntnisse auszufüllen, sondern sich eine Bildung anzueignen, die selbst in den hohen Stellungen, welche er später bekleidete, als eine ungewöhnliche bezeichnet werden muß. Dies geht aus seinen hinterlassenen Aufzeichnungen unwiderleglich hervor, ist aber um so bewunderungswerther, wenn man die großen Schwierigkeiten bedenkt, die sich in dem Leben des gewöhnlichen Seemannes an Bord eines Kauffarteischiffes wissenschaftlichem Streben hindernd entgegenstellen. Wenn der junge Mann trotzdem ohne jede fremde Hülfe und nur mit den dürftigsten Elementarkenntnissen ausgerüstet so bedeutende Erfolge erzielte, so zeugt dies allein schon von einer Charakterstärke, die man selten trifft. In fachlicher Beziehung machte er aber ebenso erstaunliche Fortschritte und schon mit 17 Jahren finden wir ihn als dritten, mit 19 als ersten Steuermann eines Sklavenschiffes, welcher

letztere Posten nicht nur vollendete Seemannschaft, sondern auch großen persönlichen Muth und Entschiedenheit bedingte. So sehr, wie eine derartige Beschäftigung in der Jetztzeit anrüchig sein und den Betreffenden fast in die Kategorie von Piraten stellen würde, muß man sich erinnern, daß der Sklavenhandel im vorigen Jahrhundert keineswegs als ehrenrührig galt. Die achtbarsten Kaufleute befaßten sich damit, er legte den Grund zu der späteren merkantilen Größe Liverpools und anderer englischen Seestädte und 80 Jahre früher hielt unser großer Kurfürst, als er die Kolonie Groß Friedrichsburg durch seinen Kammerjunker von Groeben an der afrikanischen Küste gründete, es nicht unter seiner Würde, durch seine beiden Fregatten „Kurprinz" und „Morian" für eigene Rechnung Sklavenhandel treiben zu lassen. Im Gegentheil nahmen damals die Sklavenschiffe gewissermaßen einen höheren Rang ein, als die übrigen Kauffartheischiffe. Sie waren durchgängig mit Geschützen armirt, stark bemannt und die Erlangung der Menschenwaare oft mit Gefahren verknüpft, die entschlossenen Muth und Tapferkeit forderten.

So sehr Jones' abenteuerlichem Sinne dies Leben nach der einen Seite zusagen mochte, fühlte er sich durch die davon unzertrennlichen Schrecken und Grausamkeiten abgestoßen. Trotz des hohen Gewinnes, den diese Beschäftigung abwarf, gab er deshalb bald seine Stellung auf und fuhr 1718 von Jamaika, wohin sein Schiff gehörte, als Passagier nach Schottland zurück. Während der Reise starben sowohl der Kapitän wie der Steuermann. Paul übernahm das Kommando, brachte das Schiff wohlbehalten nach der Heimat, und wurde dafür von den dankbaren Rhedern zum Kapitän gemacht, obwohl er kaum 21 Jahre alt war. Auf seiner zweiten Reise nach Westindien ließ er einen seiner Leute wegen meuterischen Benehmens auspeitschen. Nach Ankunft in Tabago verabschiedete er den Mann, der sich auf einem andern Schiffe vermiethete, dann aber bald darauf am gelben Fieber starb. Es würde dieser Umstand nicht Erwähnung verdienen, wenn

er nicht auf Jones ganzes späteres Leben großen Einfluß geübt hätte. Er wurde indirekt die Ursache, daß Letzterer mit Bitterkeit und Haß im Herzen seinem Geburtslande den Rücken kehrte, um nach Amerika auszuwandern, mit dem er seit früher Jugend schon in engen Beziehungen gestanden und für das er eine große Vorliebe gewonnen hatte.

Menschen, welche sich über das gewöhnliche Niveau erheben, werden nicht vom Neid verschont und auch Jones musste dies erfahren. In der kleinen Stadt, wo man ihn in so jugendlichem Alter zum Kapitän gewählt, wurde dies von denjenigen, die sich dadurch benachtheiligt glaubten, höchst übel vermerkt. Ihre Mißgunst verbreitete das Gerücht, Jones habe jenen Matrosen, der ebenfalls in der Stadt heimisch war, zu Tode peitschen lassen. Vergebens protestirte er gegen diese schändliche Verleumdung. Er scheute weder Mühe noch Kosten, um eine Untersuchung der Sache durch das Admiralitätsgericht in Tabago herbeizuführen, die seine völlige Unschuld darthat — das Vorurtheil blieb. Sein Ehrgefühl litt aber unter der ungerechten Beschuldigung so stark, daß er seine Heimat auf immer verließ, nach Amerika ging und 1773 auch seinen seemännischen Beruf aufgab, um den Besitz seines inzwischen ohne Erben verstorbenen Bruders in Virginien zu übernehmen und fortan als Pflanzer zu leben.

Zwei Jahre brachte er in dieser Stellung zu und würde in ihr auch wohl ungekannt sein Leben beschlossen haben, wenn diesem der ausbrechende Unabhängigkeitskrieg nicht eine andere Richtung angewiesen hätte.

Bekanntlich gab die finanzielle Ausbeutung und Mißhandlung der amerikanischen Kolonien durch das Mutterland den Anlaß zu einer Empörung. Die Auflage einer Thee- und Stempelsteuer im Jahre 1773 führte zu Gewaltthätigkeiten; Ende des nächsten Jahres fand der erste blutige Zusammenstoß bei Lexington statt und der bald darauf erfolgende Kampf bei Bunkers Hill in der Nähe von Boston

eröffnete den Bürgerkrieg, der mit der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten endigte. Lange Zeit noch nach Beginn der Empörung hatten die Amerikaner nicht die Losreißung von England, sondern nur eine Wiedererlangung der früheren Rechte im Auge. Das verblendete Mutterland reizte jedoch die Kolonisten durch vandalische Verwüstung der wehrlosen Küsten und unmenschliche Behandlung der Gefangenen in solcher Weise, daß der Unabhängigkeitsgedanke alle Gemüther ergriff und das Endziel der Bewegung wurde.

Bald drängte sich dem Kongresse die Ueberzeugung auf, daß ohne Hülfe einer Marine auf einen siegreichen Ausgang des Kampfes nicht zu hoffen sei. Mit Bezug auf Beschaffung des Kriegsmaterials waren die Amerikaner fast ausschließlich auf Zufuhr vom Auslande angewiesen und die englische Blockade schnitt diese ab, während England selbst beliebig Truppen und Vorräthe an die feindliche Küste werfen konnte.

Bei dem gänzlichen Mangel an Werften, Arsenalen, geschulten Offizieren und Mannschaften, so wie nicht zum mindesten an Geldmitteln kam die Beschaffung einer Marine, die es in offener Seeschlacht mit den Engländern hätte aufnehmen können natürlich vollständig außer Frage. Es konnte sich vorläufig nur um eine Zahl Kreuzer handeln, um englische Transportschiffe abzufangen und dadurch gleichzeitig für die Kolonien selbst Kriegsmaterial zu gewinnen.

Infolge dessen fasste der Kongreß gegen Ausgang des Jahres 1775 den Entschluß, vierzehn Kreuzer von 10 bis 32 Kanonen zu bauen, bis zu deren Fertigstellung aber fünf geeignete Kauffartheischiffe anzukaufen und sie zu Kreuzern umzuwandeln.

Sobald Jones von diesem Beschlusse hörte, begab er sich nach Boston, wo der Kongreß tagte und meldete sich zum Eintritt in den Marinedienst. Es ist ihm in seinem späteren Leben von englischer Seite zum schweren Vorwurf gemacht worden, daß er als geborener Engländer in den Reihen der

revoltirenden Amerikaner gekämpft habe, doch ist dieser unbegründet. In einem Bürgerkriege entscheidet man sich für diejenige Partei, welche man als sich im Recht befindend glaubt und außer ihm standen viele Tausende geborener Engländer auf Seiten Amerikas, deren Ehrenhaftigkeit deshalb nicht angezweifelt wurde, weil sie für ihr vom Mutterlande ungerecht behandeltes Adoptivvaterland die Waffen ergriffen. Paul Jones hatte seit langem nahe Verbindung mit Amerika gehabt, war während der letzten zwei Jahre selbst Kolonist, litt ebenso wie alle übrigen unter der Willkürherrschaft Englands und hatte in der alten Heimat für seine Person so bittere Erfahrungen gemacht, daß er sich auch innerlich ganz von ihr losgelöst betrachtete. Ein ausgeprägter Charakterzug von ihm war Mitgefühl für die Leiden Anderer, wie er dies stets auch später bethätigt hat. Die grausame Kriegführung der Engländer in Amerika konnte deshalb nur dazu beitragen, ihn seinen früheren Landsleuten noch mehr zu entfremden und das Verlangen in ihm rege zu machen, sie die Kraft seines Armes fühlen zu lassen. Gewiß war dabei nicht ausgeschlossen, daß auch Ehrgeiz und Ruhmbegierde zu dem Schritte Veranlassung gaben. Ebenso mochte die alte Sehnsucht nach dem Meere wieder in ihm erwacht sein, auf dem er jetzt unter so ganz anderen, verlockenderen und seiner Veranlagung mehr entsprechenden Verhältnissen zu erscheinen hoffen durfte als früher, aber auf seine Ehre kann deshalb kein Flecken geworfen werden. Wahrscheinlich hat er bei dieser Gelegenheit jedoch seinen Namen John Paul in John Paul Jones verändert, um bei etwaiger Gefangennahme nicht als Engländer erkannt zu werden, weil man für diese keine Schonung hatte und er fürchten musste, als Pirat behandelt zu werden.

Der Kongreß nahm den gescheuten Seemann, der schon in so jungen Jahren Beweise von seiner fachlichen Tüchtigkeit gegeben hatte gern, und er wurde im Dezember 1775 als erster Lieutenant auf dem „Alfred" von 30 Geschützen, dem

größten der angekauften Kreuzer eingeschifft. Als Ober-Befehlshaber des neu geschaffenen Geschwaders fungirte ein gewisser Hopkins, der leider seinem Posten nicht gewachsen war. Als man das Geschwader in Dienst stellte, heißte Paul Jones eigenhändig die neue Flagge der jungen Republik, die damit zum ersten Male ihre Erscheinung auf dem Wasser machte, aber nach zwei Jahren wieder verändert wurde. Damals zeigte sie einen Tannenbaum, um dessen Stamm sich eine zum Bisse ausholende Klapperschlange wand mit der Devise: „Tritt mich nicht!“ Später erhielt sie ihre jetzige Gestalt, horizontale rothe und weiße Streifen und oben in der Ecke ein blaues Feld mit Sternen.

Die Bestimmung des im Februar 1776 auslaufenden Geschwaders waren die Bahamas, aber durch Hopkins Schuld fiel das Debüt nicht glänzend aus. Zwar wurden einige Prisen gemacht, darunter zwei kleine englische Kriegsfahrzeuge, und die Insel Providence genommen, wobei man 100 Kanonen, Kriegsvorräthe und den Gouverneur selbst wegführte, indessen fiel ein bald darauf stattfindendes Gefecht mit der englischen 20 Kanonen-Fregatte „Glasgow“ unrühmlich aus Der Engländer entkam ziemlich ohne Schaden, während die soviel stärkeren Amerikaner bedeutende Verluste erlitten, was lediglich der militärischen Unfähigkeit von Hopkins zur Last fiel. Die Einnahme von Providence war Paul Jones zu danken, der es unternahm, das Geschwader durch ein gefährliches klippenreiches Fahrwasser hineinzuführen, wozu sich Niemand anders verstehen wollte. Im Kampfe mit dem „Glasgow“ war sein Posten als erster Lieutenant leider in der Batterie unter Deck, so daß er keinerlei Einfluß auf die Manöver und den Gang des Gefechtes auszuüben vermochte, sonst wäre der Ausgang wohl ein anderer gewesen. Hopkins und ein anderer der Kapitäne, der nicht seine Schuldigkeit gethan, verloren zwar ihre Posten, aber das Beispiel zeigt, unter welchen ungünstigen Umständen die junge Marine ihr Dasein begann.

Jones' Tüchtigkeit während des letzten Seezuges mußte jedoch anerkannt sein, denn er wurde zum Befehlshaber der „Providence" ernannt. Es war zwar nur ein kleines Schiff mit zehn 4 Pfündern und 70 Mann Besatzung, aber er legte trotzdem mit ihm den Grundstein seines späteren Ruhmes. Nachdem er einige Monate lang Schiffe zwischen Boston und dem Delaware convoyirt hatte, wobei er durch seine ruhige Ueberlegtheit und sein seemännisches Geschick allen feindlichen Kreuzern zu entgehen wußte, wurde er auf eine Kreuztour gegen den feindlichen Seehandel ausgesandt. Während dieser jagte er eines Tages ein großes Schiff, das sich, als er bereits auf Pistolenschußweite herangekommen war, plötzlich als die englische Fregatte „Solebay" entpuppte. Dieselbe hatte eine schwere Bewaffnung von 18 Pfündern und es wäre wohl um den kühnen Kreuzer geschehen gewesen, wenn er nicht durch ein schnelles und geschicktes Manöver sich aus der schlimmen Lage befreit hätte. Er hielt auf einmal vor den Wind, in welcher Lage sein Schiffchen am besten segelte und ehe der überraschte Engländer ihm darin folgen konnte, war Jones ihm entschlüpft und die nachgeschickten Kugeln hatten keinen Erfolg. Nachdem er im Hafen von Canso die englischen Fischereien, auf der Insel Madam sämmtliche Schiffe zerstört hatte, kehrte er nach 45 tägiger Kreuztour mit 16 Prisen wohlbehalten nach Newport zurück. Die Engländer mußten empfinden, daß ihnen auf dem Wasser, dessen unbestrittene Herrschaft sie bisher beansprucht hatten ein Feind erstanden war, der sie nicht nur materiell empfindlich schädigte, sondern auch ihr Prestige bedrohte, und der Name Paul Jones begann in Aller Mund zu kommen.

In Amerika schien man seine außergewöhnlichen Leistungen anzuerkennen, denn bald nach seiner Rückkehr wurde er im November zum Kommandanten des „Alfred" ernannt und mit diesem sowie mit der „Providence" nach Cap Breton geschickt. Unterwegs lief er nochmals nach Canso, zerstörte dort ein Transportschiff und machte, da sich die „Providence"

eigenmächtig entfernte, später allein sechs Prisen, darunter eine höchst werthvolle, ein englisches bewaffnetes Transportschiff, welches 10,000 Uniformen für die Truppen in Canada an Bord hatte. Eine der Prisen jagte ihm zwar eine englische Fregatte wieder ab, aber mit den übrigen langte er glücklich im Dezember in Boston an. Die Kleidungsstücke waren für Washingtons abgerissene Truppen von unschätzbarem Werthe, aber statt eine angemessene Belohnung für die geleisteten wichtigen Dienste zu erhalten wurde Jones wieder auf die kleine „Providence" zurückversetzt und der „Alfred" einem jüngeren Kapitän gegeben.

Es war dies der Beginn einer Reihe von Kränkungen und Enttäuschungen der herbsten Art, die Jones im Laufe seines weiteren Lebens in so reicher Zahl erfahren sollte, wie selten ein Offizier in seinen Stellungen und die wohl dazu angethan waren, sein Herz zu verbittern. Einzelne Male verschuldete er sie zwar selbst, meistens waren sie jedoch der Ausfluß von Neid und Mißgunst Anderer oder auch ungeregelter staatlicher Verhältnisse.

Mit der Abkommandirung vom „Alfred" noch nicht genug, fand er sich gleichzeitig durch Beschluß des Kongresses vom sechsten Kapitän in der Marine, welche Stellung ihm nach seinem Dienstalter zukam, zum achtzehnten in der Reihenfolge degradirt. Während seiner Abwesenheit war die oberste Marinebehörde umgestaltet und ebenso die Ancienetät der Kapitäne neu geregelt. Dabei hatten einflußreiche Persönlichkeiten der Staaten, in denen die neuen Fregatten gebaut wurden, die Hand im Spiele gehabt, um ihre Schützlinge vorwärtszubringen; außerdem mochte auch der Umstand mitgewirkt haben, daß Jones kein geborener Amerikaner war — und endlich haben nach dem alten Sprichwort die Abwesenden immer Unrecht.

Jones war nicht der Mann, diese empfindliche Benachtheiligung ohne weiteres hinzunehmen. Er protestirte auf das Energischte dagegen, das Marine-Komité schien auch den

gemachten Fehler einzusehen und der Vice-Präsident gab den Befehl, Jones zur Entschädigung mit einem Geschwader von fünf Schiffen nach Pensacola zu entsenden, aber aus unvorhergesehenen Gründen zerschlug sich die Expedition. Ebenso wenig erhielt Jones den ihm formell gebührenden und außerdem durch seine glänzenden Erfolge so wohl verdienten Rang zurück.

Die Verhältnisse, wie sie noch jetzt in Nordamerika und andern Republiken häufig obwalten, daß persönliches Verdienst vor dem Einflusse Einzelner zurücktreten muß, übten schon damals ihre nachtheilige Einwirkung; für Jones blieb aber diese schreiende Ungerechtigkeit stets eine Quelle fressenden Aergers und Kummers.

Trotzdem, und das macht seinem Charakter alle Ehre, versäumte er nie, überall wo man ihn hinstellte nach besten Kräften seine Schuldigkeit zu thun. Namentlich machte er in dieser Zeit eine Reihe durchdachter und zweckmäßiger Vorschläge zur Hebung der Marine. Sie thun dar, daß er von allen seinen Kameraden der bei weitem hervorragendste war und nicht nur einen durchdringenden Verstand, sondern auch ein ganz ungewöhnliches Organisationstalent besaß und Alles aus sich selbst schöpfte, da er bis dahin keine Gelegenheit gehabt hatte, fremde Marinen so weit kennen zu lernen, um in ihr Wesen näher einzudringen. Er wandte sich damit an ein Mitglied des Marine-Komités Namens Morris, der ein einsichtiger Staatsmann und späterer Gesandter, Jones' große Fähigkeiten sofort erkannte, in ein für das Leben dauerndes Freundschaftsverhältniß mit ihm trat und das Seinige that, um die Vorschläge zu verwirklichen. Infolge dessen hatte Jones die Genugthuung, daß der Kongreß auf die meisten seiner Ideen einging, und sie, wenn auch nicht so schnell wie es wünschenswerth gewesen wäre, ins Leben treten ließ.

In anderer Weise erkannte man seine Verdienste auch dadurch an, daß der Kongreß beschloß, ihn in einem

französischen Transportschiffe mit Offizieren und Mannschaften nach Frankreich zu senden, und den dortigen amerikanischen Agenten Anweisung gab, in Europa eine schöne schnellsegelnde Fregatte zu kaufen. Dieser Plan scheiterte jedoch an der Weigerung des französischen Kapitäns, ihn und seine Mannschaft mitzunehmen, weil Frankreich sich damals noch nicht offen für die amerikanische Sache erklärt hatte. Statt dessen erhielt Jones das Kommando des „Ranger" eines neuen Schiffes, das er ausrüstete, um damit nach Frankreich zu gehen. Dort sollte er den Befehl über die in Amsterdam erbaute, besonders starke und schnelle Fregatte „Indien" übernehmen, die der Kongreß gekauft hatte, und damit den Krieg in die europäischen Gewässer tragen.

Dies zeigt, welches Vertrauen man in die Kühnheit und Klugheit eines Mannes setzte, der sich nicht scheute, dem seemächtigen Feinde, der über Hunderte von Kriegsschiffen gebot, mit einem einzelnen Fahrzeuge an dessen eigener Küste entgegenzutreten und der dies Vertrauen auch in glänzendster Weise rechtfertigte.

Nach unendlicher Mühe gelang es ihm, den „Ranger" nothdürftig seeklar zu machen, da die Arsenale leer und das Geld knapp waren, und am 2. Dezember 1777 nach Nantes auszulaufen. Inzwischen wurde die neue Kriegsflagge für die Marine eingeführt und wiederum heißte Jones sie zuerst und trug sie auch zuerst hinaus auf den Ocean, um sie dort mit unvergänglichem Ruhm zu bedecken.

So viele Erwartungen er auch an den neu erbauten „Ranger" geknüpft, erfüllte das Schiff sie nicht und zeigte sich namentlich zu Jones' Kummer als ein schlechter Segler, der seine Ungeduld, möglichst bald nach Frankreich zu gelangen, nur noch vermehrte. Er kam freilich immer noch früh genug für die seiner abermals harrende bittere Enttäuschung. Der englische Gesandte in Holland hatte den Zweck der „Indien" in Erfahrung gebracht und legte Protest gegen ihre Ablieferung ein. Da die Niederlande damals sich nicht in der Lage

befanden, die Angelegenheit zu einem Kriegsfalle gestalten zu lassen, so mussten sie sich den englischen Reklamationen fügen, so sehr auch die Sympathien der Bevölkerung auf Seiten der jungen Republik standen. Um den Engländern jedoch jeden weiteren Grund zur Behelligung der Generalstaaten zu nehmen, kaufte Ludwig XVI. die „Indien" für sich.

Der Schlag war sowohl für Amerika wie für Jones sehr empfindlich. Sein elastischer Geist wußte ihn indessen zu überwinden und er beschloß den ursprünglichen Plan mit dem „Ranger" zur Ausführung zu bringen. Dies Schiff sollte 26 Kanonen führen (12 und 16 Pfünder) aber Jones machte bald die niederschlagende Entdeckung, daß es sie nicht tragen konnte und er musste die Zahl auf 18 verringern. Ebenso sah er sich genöthigt die Masten zu kürzen, weil das Fahrzeug in der See zu heftig schwankte; dazu noch ein schlechter Segler — das waren durchaus keine guten Aussichten für einen glücklichen Ausgang des geplanten Zuges. Sie vermochten aber seinen kühnen Muth nicht zu dämpfen und ein zu dieser Zeit von ihm geschriebener Brief zeugt von der ruhigen Entschlossenheit, das Wagestück zu unternehmen.

„Ich habe verschiedene wichtige Unternehmungen vor," heißt es darin. „Wenn der Feind glaubt, daß ein gegen ihn gerichteter Plan unwahrscheinlich und unmöglich ist, so kann man ihn stets überraschen und mit Vortheil angreifen und in diesem Falle befinde ich mich. Es ist wahr, ich übernehme ein großes Risiko, allein hatte es je eine glänzende That ohne Gefahr gegeben? Obwohl ich deshalb nicht für den Erfolg einstehen kann, will ich wenigstens versuchen, ihn zu verdienen."

Sein fruchtbarer Geist beschäftigte sich nicht allein mit seinen eigenen Angelegenheiten, sondern er hatte immer noch Zeit übrig für andere Entwürfe. Frankreich stand auf dem Punkte, mit Nordamerika gemeinsame Sache zu machen und ihm mit seiner Flotte zu Hülfe zu kommen. Kaum hatte Jones davon gehört, als er auch schon dem französischen

Marineminister einen Plan unterbreitete, wie der Admiral d'Estaing die Engländer in Amerika schlagen könne. Wäre derselbe befolgt und die französische Flotte zu dem von Jones angegebenen Zeitpunkte drüben eingetroffen, so hätte ein völliger Sieg außer Frage gestanden. Leider kam d'Estaing einige Monate zu spät.

Von Nantes segelte Jones zunächst nach Brest. Er verlangte dort energisch einen Salut für die von ihm geführte Flagge, indem er erklärte nur unter dieser Bedingung selbst den französischen Admiral salutiren zu können. Er wurde ihm bewilligt und wie er zuerst die amerikanische Flagge geheißt und auf dem Meere gezeigt hatte, war es ihm auch vergönnt, zuerst dieselbe von einer europäischen Macht begrüßt zu sehen, ein Akt, mit dem zugleich Frankreich offiziell die Republik anerkannte.

Von Brest lief Jones nach dem irischen Kanal, nahm einige Prisen und segelte dann nach Whitehaven, um dort die im Hafen liegenden Schiffe in Brand zu stecken. Wie bereits bemerkt verfuhren die Engländer an den amerikanischen Küsten höchst barbarisch, verbrannten und zerstörten wehrlose Orte und benahmen sich geradezu unmenschlich. Es war deshalb Jones' Absicht durch ein „gutes Schiffsfeuer", wie er sich ausdrückte, in England allen den Bränden in Amerika ein Ziel zu setzen. Ihn trieb nicht Lust an brutaler Verwüstung dazu, sondern die gerechtfertigte Hoffnung, durch einen Akt der Vergeltung die grausamen Feinde zu einer humanen Kriegsführung zu zwingen.

Bereits hatte er in der Nacht die Rhede von Whitehaven erreicht und die Boote aussetzen lassen, um das Zerstörungswerk zu beginnen, als eine höhere Gewalt eingriff. Ein plötzlich aufsteigendes Unwetter vereitelte die Unternehmung und bei dem eintretenden auflandigen Sturme vermochte er das Schiff nur mit genauer Noth selbst vor dem Untergange zu retten. Er gab deshalb die Sache vorläufig auf, zerstörte am folgenden Tage ein englisches Schiff

und erfuhr dabei, daß in Belfast eine englische Corvette von 20 Kanonen, der „Drake“ liege. Sofort faßte er den kühnen Plan in den Hafen und quer über das Kabeltau des Engländers zu segeln, um einen Zusammenstoß beider Schiffe herbeizuführen und die entstehende Verwirrung zum Entern zu benutzen. Dem Gedanken folgte alsbald die That. Er griff einen Fischer, auf zwang ihn als Lootse zu dienen und segelte mit anbrechender Dunkelheit auf den Hafen zu. Alles war vorher klar zum Gefecht gemacht. An den Spitzen der Raaen hingen die Enterhaken, um sie auf das Deck des Feindes fallen zu lassen, wenn er etwa versuchen sollte, sein Kabeltau zu kappen; die Enterer standen fertig hinter der Bordwand und alle Lichter waren sorgsam gelöscht, um nicht zu früh als Kriegsschiff erkannt zu werden. Es wehte eine frische Briese, mit der der „Ranger“ schlanke Fahrt machte und alles war dazu angethan, das verwegene Manöver gelingen zu lassen. Die englische Corvette lag ahnungslos vor der ihr drohenden Gefahr vor Anker und sah ruhig den Fremden, den sie für ein Handelsschiff hielt auf sich zusegeln. Schon legte Jones an, und schoß in unmittelbarer Nähe quer vor dem Bug des „Drake“ vorüber, so daß sein Kiel dessen Kabeltau scheuerte — doch wie Tages zuvor in Whitehaven, war auch heute das Glück ihm nicht hold. Durch einen jener geringfügigen Umstände, wie sie an Bord eines Schiffes so leicht eintreten können, dann alle Berechnungen zu Schanden machen und selbst schon den Verlust von großen Schlachten herbeigeführt haben, fiel der Anker nicht zur rechten Zeit, sondern hing eine halbe Minute zu lange. Dadurch geschah es, daß der „Ranger“ nicht, wie Jones beabsichtigte vor dem Bug des „Drake“ sondern erst eine halbe Kabellänge hinter ihm aufdrehte. Natürlich mißglückte dadurch das ganze Unternehmen, jedoch schöpfte der Engländer keinen Verdacht. Jones hatte in seinem Briefe Recht gehabt; der Feind dachte nicht im entferntesten an die Möglichkeit, auf so verwegene Weise im eigenen Hafen an-

gegriffen zu werden und das kam Ersterem jetzt zu Gute. Keineswegs durch das Mißlingen entmuthigt, beschloß er die günstigen Umstände zu benutzen und das Wagestück zu wiederholen. Er ließ sogleich das Kabeltau kappen, um den Engländer glauben zu machen, dasselbe sei beim Ankern gebrochen, machte einige Schläge nach außen um Raum zum Manöver zu gewinnen, aber die Stunde, welche er dazu gebrauchte, war grade zu viel. Abermals erhob sich ein so stürmischer Wind, daß Jones kaum wieder aus der Bucht kommen und Schutz unter der schottischen Küste suchen konnte.

Der Fehlschlag hinderte ihn nicht, schon am andern Tage, als das Wetter schön wurde, den Plan gegen Whitehaven wieder aufzunehmen. Wegen der flauen Briese gelang es ihm nicht, so früh vor den Hafen zu kommen, wie er es wünschte. Erst um Mitternacht konnte er mit zwei mit Brennstoffen versehenen und mit 30 Freiwilligen bemannten Booten den „Ranger" verlassen. Das erste Boot befehligte er selbst, das zweite Lieutenant Wallingsford. Man hatte gegen die Ebbe zu arbeiten und gelangte erst mit Tagesanbruch vor die Molen. Trotzdem beharrte Jones bei seinem Vorhaben und entsandte den Lieutenant nach der Nordseite des Hafens, während er die im Süden liegenden Schiffe in Brand stecken wollte, deren Gesammtzahl sich auf einige Hunderte belief. Die Schiffe saßen bei der tiefen Ebbe auf dem Grunde und hatten wenig oder kein Wasser längseit, um das Feuer zu löschen. Alles lag für das Vorhaben so günstig wie möglich, doch Jones' Gewohnheit war es, stets mit Ueberlegung zu handeln und den Erfolg durch Berücksichtigung aller Umstände möglichst sicher zu stellen. Zwei Batterien von 30 Geschützen deckten den Hafen. Sie konnten für den Rückzug der Boote verhängnißvoll werden und mußten deshalb zuvor unschädlich gemacht werden. Jones behielt sich dies selbst vor, erklomm mit seiner Bootsmannschaft die Brustwehr, überrumpelte die Schildwache, machte die übrige Mannschaft im Wachtgebäude zu Gefangenen und vernagelte

sämmtliche Kanonen. Doch in etwa 1000 Schritt Entfernung lag noch ein Fort; auch dieses durfte nicht unberücksichtigt bleiben. Dazu gebrauchte man wenigstens eine halbe Stunde, es wurde heller, die Zeit drängte und die Schiffe waren noch nicht in Brand gesteckt. Jones schickte seine Mannschaft zu letzterem Zwecke ab und begab sich selbst in Begleitung nur eines Mannes nach dem Fort. Wie er vorausgesetzt fand er keinerlei Gegenwehr und bald waren auch dort die Geschütze vernagelt. Wie erstaunte er jedoch, als er bei der Rückkehr zum Hafen auch an der Nordseite die Schiffe noch nicht brennen sah, während ebensowenig im Süden Flammen aufloderten. Zornig fragte er Wallingsford, den er traf, nach der Ursache der Verzögerung. Dieser entschuldigte sich, daß sein Licht ausgegangen sei, schien dies jedoch nur als Vorwand zu benutzen, denn aus seinen Reden ging hervor, daß er überhaupt wenig Lust zeigte, den ihm gewordenen Auftrag zu erfüllen. Auch Jones eigenen Leuten war in Folge der großen Verspätung das Licht ausgegangen; außerdem brach jetzt der Tag hell herein, die Einwohner hatten Verdacht geschöpft und machten Alarm. Jeder Andere würde das Unternehmen aufgegeben haben, doch Jones war nicht der Mann dazu, nach Ueberwindung so vieler Schwierigkeiten unverrichteter Sache zurückzukehren. Er drang in ein benachbartes Haus, verschaffte sich dort Licht, und zündete mit der größten Kaltblütigkeit in der Kajüte eines großen Schiffes, das von vielen andern eng umgeben war und trocken lag, ein Feuer an. Die Sonne war inzwischen aufgegangen, von allen Seiten strömten die Einwohner der Stadt am Hafen zusammen und Jones mußte deshalb auf die Brandlegung der übrigen Schiffe verzichten. Er wollte aber wenigstens dafür sorgen, daß das einmal angelegte Feuer nicht so bald wieder gelöscht werden könne, ließ von seinen Leuten auf den benachbarten Schiffen ein Faß Theer suchen und in die Flammen schütten, die in Folge dessen bald Masten und Takelage ergriffen. Die Engländer strömten jetzt in großen

Schaaren auf die Molen. Jones stand zwischen ihnen und dem brennenden Schiffe. Mit einer Pistole in der Hand herrschte er ihnen zu, zurückzuweichen und im Schrecken über eine so beispiellose Verwegenheit gehorchten sie auch dem Befehle, obwohl er sich Hunderten gegenüber befand. Erst als er sah, daß das brennende Schiff unrettbar verloren sei, trat er den Rückweg zu den Booten an, in denen er seine Leute sich schon hatte einschiffen lassen. Da indessen für die Gefangenen nicht genügend Platz war, ließ er sie bis auf drei, die er wie er sagte „als Probe“ mit sich nahm, frei. Dann stellte er sich nochmals eine Zeitlang ganz allein auf die Mole und weidete sich mit stolzer Befriedigung an dem Schrecken und der Angst der Bevölkerung, die wie vom Donner gebannt von den umliegenden Höhen aus unthätig auf das Zerstörungswerk blickten. Darauf erst stieß er ab und ruderte langsam zum Hafen hinaus. Damit schien endlich der Alp von den Zuschauern zu weichen. In wilder Hast strömten sie zu dem Fort und den Batterien, aber nur um die Kanonen vernagelt zu finden und in ohnmächtiger Wuth die Fäuste zu ballen. Einige Besonnenere machten ein Paar Schiffskanonen fertig, aber ihr Schießen war ohne irgend welchen Erfolg.

Bei der Musterung der Bootsmannschaften fehlte ein Mann. Zuerst glaubte Jones, derselbe sei in die Hände der Engländer gefallen, später stellte sich jedoch heraus, daß er desertirt und in die nächsten Häuser gelaufen war, um den Bewohnern über Zweck und Ausführung der Unternehmung Kunde zu geben. Er war aus Whitehaven gebürtig und wurde als Erretter der Stadt gefeiert. In Folge des gegebenen Alarms brannte nur das eine Schiff nieder und es gelang den Anstrengungen der Versammelten, die übrigen vor dem Feuer zu bewahren.

Die Engländer sind nicht müde geworden, Jones für die Folge einen Piraten und Mordbrenner zu nennen und ihn auf jede Weise an den Pranger zu stellen. Es ist bereits oben dargethan, daß er nur einen Akt der Vergeltung übte

und eine solche Beurtheilung nicht verdient. Mag man aber auch über die Sache nach dieser Richtung hin denken wie man will, und sich darüber freuen, daß der Plan nur in so beschränktem Maße zur Ausführung kam, so bleibt für Jones als Krieger immer der Ruhm einer That von unvergleichlicher Kühnheit, bei der auch seine übrigen Charaktereigenschaften, ruhige Ueberlegung, Entschlossenheit und Kaltblütigkeit inmitten drohendster Gefahr, die ihn zum Seehelden in weiterer Bedeutung des Wortes machten, gleich glänzend hervortraten.

Natürlich, war Jones mit dem geringen materiellen Erfolge seines so geschickt und verwegen angelegten Zuges selbst nicht zufrieden, aber er tröstete sich mit dem moralischen Eindrucke, den er hervorgebracht und schrieb darüber, „daß genug gethan sei, um den Engländern zu zeigen, wie sie mit ihrer vielgerühmten Flotte nicht einmal ihre eigenen Küsten zu schützen vermöchten und daß die Schreckensscenen, deren Urheber sie in Amerika so vielfach gewesen, leicht auf ihr eigenes Haupt zurück fallen könnten.“ Ebenso spricht es für Jones humane Denkart, daß er in seinem dienstlichen Berichte über die Affaire mit Befriedigung erwähnt, es sei auch nicht ein Tropfen Blut bei Freund oder Feind geflossen.

Kaum war Jones hier fertig, als er auch schon mit einem andern Plan umging, der ebenfalls darauf hinauslief die Engländer zu milderer Kriegführung mit Bezug auf die Behandlung der amerikanischen Gefangenen zu zwingen. Er steuerte nach der schottischen Küste hinüber, um sich der Person des Graf Selkirk zu bemächtigen, der an der Mündung des Flusses Dee ein prachtvolles Besitzthum besaß. Er fand den Grafen nicht anwesend und wollte schon umkehren, als seine Offiziere den Wunsch ausdrückten, das Silberzeug der Familie zu entführen, wie es die Engländer allgemein an den amerikanischen Küsten machten. Jones gab widerwillig nach, blieb selbst beim Boot und befahl seinem ersten Lieutenant Simpson die Sache mit jeder möglichen Schonung auszu-

führen. Dies wurde auch pünktlich befolgt. Man ließ sich nicht die geringste Ungehörigkeit zu Schulden kommen und nur Simpson betrat das Schloß, um sich von der Gräfin das Silberzeug übergeben zu lassen. Jones wanderte währenddem allein unter den mächtigen Parkbäumen am Ufer auf und ab, in unmittelbarer Nähe seiner Heimat, wo ihm auf jedem Schritte Jugenderinnerungen entgegentraten. Welcher Art mögen wohl seine Gedanken gewesen sein?

Die Landung des kühnen Seemannes erregte in der ganzen Umgegend furchtbaren Schrecken und erst als der „Ranger" aus Sicht war, kamen die braven Bürger der Marien-Insel, auf der die Besitzung Selkirks lag, wieder einigermaßen zur Besinnung, dann aber, um sich mit dem Muthe der Verzweiflung und kriegerischer Begeisterung gegen die Wiederkehr dieses frechen Piraten zu wappnen. Ein in der Nähe befindlicher ehrwürdiger 24 Pfünder wurde mit unsagbarer Mühe nach dem Strande gezogen und dort aufgestellt. Die ganze Nacht wartete man auf die Rückkehr des Feindes. Endlich kam er; dort im Dunkel zeichneten sich ganz deutlich die Umrisse des Schiffes ab; die muthigen Insulaner feuerten im Schweiße ihres Angesichts Stundenlang auf ihn und sein Stillliegen lieferte ihnen den Beweis, daß er vollständig gefechtsunfähig geworden sein mußte. Mit tödtlicher Spannung erwartete man das Anbrechen des Tages, um die furchtbaren Wirkungen der Geschosse zu sehen. Endlich wurde es hell, doch was die Braven für den „Ranger" angesehen, stellte sich jetzt als ein Fels heraus und auch er war nicht einmal getroffen. Beschämt zogen die tapfern Vertheidiger sich zurück, während Jones wieder auf hohem Meere schwamm und dort im Begriff stand, reiche Lorbeeren zu pflücken.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die Nachricht von seinen verwegenen Thaten sich überall wie ein Lauffeuer verbreitete, daß auch der „Drake" davon hören und ihn aufsuchen würde. Darauf wartete aber Jones; es verlangte ihn nach einem regelrechten ehrlichen Kampfe und er war

deshalb nicht wenig erfreut, als er bereits am nächsten Morgen nach der Selkirk-Angelegenheit den „Drake" aus dem Hafen kommen sah, vor dem Jones auf und abkreuzte. Dieser führte keine Flagge, der Engländer kannte ihn nicht und hielt es auch nicht für wahrscheinlich, daß der Amerikaner es wagen würde ihn herauszufordern. Beim Näherkommen mußte er jedoch wohl Verdacht schöpfen, daß ein Handels-Schiff anscheinend zwecklos sich vor dem Hafen aufhielt und suchte sich durch Entsendung eines Bootes darüber Gewißheit zu verschaffen, da die flaue Briese ihm selbst nur sehr langsam herauszukommen erlaubte. Jones war so klug, dem Feinde stets sein schmales Heck zu zeigen, so daß dieser sein Fahrzeug nicht als Kriegsschiff zu erkennen vermochte, um so mehr als die Geschütze innenbords geholt und die Pforten geschlossen waren. Der englische Bootsoffizier schien jedoch sehr erpicht darauf zu sein, den Fremden genau kennen zu lernen, kam an Bord und wußte nun genau, wo er war, als er sich gefangen genommen sah.

Paul erfuhr durch ihn, daß der „Drake" 20 Geschütze und insgesammt 160 Mann Besatzung habe, unter denen sich eine größere Zahl Freiwilliger befand, die sich zu dem Zwecke eingeschifft hatten, um bei dem Einfangen des piratischen Amerikaners behülflich zu sein. Jones führte nur 18 Geschütze geringeren Kalibers und hatte 120 Mann Besatzung, aber gerade dies stachelte seinen Ehrgeiz um so mehr. Um den Engländer nicht länger im Ungewissen zu lassen, wen er vor sich habe, heißte er die amerikanische Flagge und zeigte ihm seine Breitseite. Der „Drake" war von fünf kleinen Fahrzeugen begleitet, auf denen sich Hunderte von Menschen eingeschifft hatten, um dem bevorstehenden Kampfe zuzuschauen. Als jedoch jetzt der „Ranger" auf den „Drake" zuwendete, um weil es Abend wurde, schneller mit ihm zusammenzutreffen, kehrten die Zuschauer schleunigst um, dagegen flammten an der Küste überall Feuersignale auf, um die Gegend zu alarmiren — der Gefürchtete war da!

Der „Drake" kam inzwischen auf Sprechweite heran. Vielleicht mochte er die neue Flagge nicht kennen, denn er rief hinüber: „Was für ein Schiff ist das?"

„Das nordamerikanische Schiff ‚Ranger'," lautete die Antwort, „wir warteten auf Euch, lasst uns beginnen, ehe es Nacht wird." Gleichzeitig ließ Jones das Steuerruder auflegen, ging quer vor dem Bug des Feindes vorbei und sandte ihm aus nächster Nähe eine glatte Lage zu. Der „Drake" ahmte das Manöver nach, und beide Schiffe liefen dann parallel nebeneinander, um sich mit Breitseiten zu überschütten. Die Amerikaner schossen entschieden besser und der „Drake" litt sehr stark in der Bemastung. Die Raaen stürzten von oben, die abgeschossene Flagge schleppte im Wasser und der feindliche Rumpf war hundertfach durchbohrt. Außerdem wurde gegenseitiges heftiges Musketenfeuer unterhalten, da die Schiffe auf keine hundert Schritte neben einander segelten und überhaupt kämpften beide Theile auf das hartnäckigste; doch Jones war bedeutend im Vortheile. Er sah von seinem Standpunkte auf der hinteren Verschanzung, wie stark der Gegner litt und sein Herz jubelte in dem Gedanken den Sieg davonzutragen. Bereits eine Stunde hatte der Kampf gewährt, da streckte eine tödtliche Flintenkugel den englischen Kapitän nieder, ebenso fiel der erste Lieutenant schwer verwundet und die ihrer Führer beraubte und decimirte Besatzung des „Drake" strich die Flagge. Er hatte 42 Todte und Verwundete, der „Ranger" 1 Lieutenant und 1 Matrosen todt und 11 Mann verwundet.

Der Sieg war ein glänzender und für Jones um so ehrenvoller, als er damit der jungen amerikanischen Marine ein besonderes Prestige verlieh. Er war mit einem mangelhaft ausgerüsteten und schlecht segelnden Schiffe von drüben gekommen, hatte den Feind an dessen eigener Küste aufgesucht, ihn obwohl er stärker armirt und bemannt war auf das Bravste angegriffen und nach blutigem Kampfe erobert. Dazu trat noch, daß der „Ranger" ursprünglich ein

Handelsschiff, die Mannschaft aus den verschiedensten Elementen und Nationalitäten zusammengewürfelt und nicht gut disciplinirt war, während der „Drake", eine nur für den Kriegsdienst erbaute Corvette, einer alten Marine angehörte, die beste Ausrüstung besaß und eine homogene nur aus Engländern bestehende und gut geschulte Mannschaft hatte. Nur dem Geschick, dem Muthe von Paul Jones und seinem unbeugsamen Willen zu siegen war dieser große Triumph zu danken.

Als die Schiffe einigermaßen reparirt waren, nahm Jones den „Drake" ins Schlepptau, um damit nach Brest zu segeln. Er gab seinem ersten Lieutenant Simpson das Kommando der Prise, aber wie derselbe schon bei Whitehaven und auf der Marien Insel Zeichen von Unbotmäßigkeit gegeben hatte, wiederholte sich hier die Insubordination dieses verbissenen Menschen in noch höherem Grade und auch noch späterhin sollte er seinem Kapitän die größten Ungelegenheiten bereiten.

In der Gegend von Ushant erblickte Jones ein fremdes Segel und kappte sofort das Schlepptau, um Jagd darauf zu machen. Als er die Prise eingeholt, war aber Simpson, anstatt nach Brest zu steuern südwärts gesegelt und beinah aus Sicht, offenbar in der Absicht, sich von Jones zu trennen. Dasselbe Manöver wiederholte er während des Tages noch mehrmals, so daß Jones dadurch verschiedene werthvolle Prisen entgingen, bis er ihn endlich in Arrest steckte und einem andern Lieutenant das Kommando übertrug.

Am 8. Mai langten beide Schiffe wohlbehalten in Brest an, wo Jones Heldenthat ihm einen glänzenden Empfang bereitete, was ihn jedoch nicht abhielt noch am selben Tage einen längeren Brief an Lady Selkirk zu schreiben. Derselbe giebt nicht nur einen interessanten Einblick in die Bildungsstufe dieses merkwürdigen Mannes, sondern auch in sein Denken und Fühlen giebt und möge deshalb hier Platz finden.

„Madame. Es lässt sich nicht genug beklagen, daß im Waffenhandwerk der Offizier von feinem Gefühl öfter in die Nothwendigkeit versetzt wird, Untergebene Handlungen begehen zu lassen, die sein eigenes Herz verurtheilt. Diese Empfindung macht sich aber doppelt schwer geltend, wenn er sich in der Lage befindet, solche Handlungen durch seine Autorität decken zu müssen. In diesem peinlichen Falle befand ich mich vorigen 23. April, als ich auf der Marien-Insel landete. Da mir bekannt ist, daß Lord Selkirk dem Könige von England nahe steht, war es meine Absicht ihn gefangen zu nehmen. Für Sie, Madame, war es ein Glück, daß Ihr Gemahl sich nicht zu Hause befand, da ich ihn so lange an Bord meines Schiffes zurückhalten wollte, bis Ihre Regierung eine allgemeine und ehrliche Auswechselung der Kriegsgefangenen sowohl in Amerika wie in Europa gewährleistet haben würde.

Als ich in Erfahrung brachte, daß der Graf abwesend sei, war es meine Absicht, die Insel wieder zu verlassen. Einige meiner Offiziere sprachen jedoch ihre Unzufriedenheit mit meinem Entschlusse unter Hinweis darauf aus, daß die Engländer in Amerika keinerlei Schonung zeigten, alles mögliche bewegliche Eigenthum mit sich fortführten und nicht nur Städte und die Häuser der Reichen ohne Unterschied einäscherten, sondern auch nicht einmal die elenden Hütten und die Milchkühe der Armen und Wehrlosen trotz des herannahenden Winters verschonten. Dieselben Offiziere waren Morgens mit mir in Whitehaven gewesen und ich glaubte ihnen deshalb etwas Nachgiebigkeit schuldig zu sein.

„Mir blieb nur übrig, ihnen zu willfahren, anderseits aber dafür zu sorgen, daß Sie, Mylady, so wenig wie möglich behelligt würden. Ich gab deshalb dem ältesten Offizier den strengen Befehl, weder einem Matrosen den Eintritt in Ihr Haus zu gestatten, noch zu dulden, daß irgend Etwas beschädigt würde, Sie selbst aber Madame mit der größten Hochachtung zu behandeln, das Silberzeug, was man ihm

übergeben würde, in Empfang zu nehmen, aber weder danach zu suchen noch etwas Anderes zu verlangen. Ich hoffe, daß mir genau Gehorsam geleistet ist.

„Wenn ich aber auch dem Verlangen der Offiziere nachgegeben habe, werde ich, sobald das Silberzeug als Prisengut zur Versteigerung kommt, der Käufer sein und nur meinem Gefühle folgen, wenn ich es Ihnen dann auf dem Wege, den Sie gütigst bestimmen, zurück stelle.

„Wäre der Graf am folgenden Abend am Bord der „Ranger" gewesen, so würde er Gelegenheit gefunden haben, dem schauerlichen Gepränge und dem blutigen Schauspiel einer Seeschlacht als Augenzeuge beizuwohnen, die Beides sowohl der Feder als der trüben Reflexion eines beschaulichen Gemüthes so reichen Stoff bieten. Die Humanität schreckt zurück vor so furchtbaren Scenen und Diejenigen, welche diesen verabscheuungswürdiger Krieg verursacht haben, können nicht genug gebrandmarkt werden.

Sie waren es, die mitleidlos das Schwert entblößten
Des Himmels Rache wird die Frevler treffen!

„Das englische Kriegsschiff Drake von 20 Geschützen und mehr als seiner vollen Besatzung war unser Gegner. Nach dem Zusammentreffen der Schiffe wurde eine Stunde lang beiderseits mit größter Tapferkeit um den Sieg gerungen, als der brave Kommandant des „Drake" fiel und sich damit der Erfolg für den „Ranger entschied." Auch der liebenswürdige erste Lieutenant lag tödtlich verwundet unter 40 Mann, eine bedauernswerthe Demonstration für die Ungewißheit menschlichen Schicksals und des traurigen Glückswechsels, den oft eine Stunde herbeiführen kann. Ich ließ sie in einer gemeinsamen Gruft mit den Ehren begraben, die dem Andenken der Braven gebühren.

„Obwohl ich mein Schwert in dem gegenwärtigen großartigen Kampfe für die Rechte und Würde der Menschheit gezogen habe, bin ich dennoch nicht als Amerikaner unter den Waffen, noch jage ich nach Reichthümern. Ich besitze

genügendes Vermögen, bin ohne Frau und Kinder und habe lange genug gelebt, um zu wissen, daß Reichthum nicht immer Glück einschließt. Ich bin ein Kosmopolit, frei von den Fesseln der gewöhnlichen Unterschiede von Land und Klima, welche das Wohlwollen des Herzens einengen und der Menschenliebe Schranken setzen.

„Vor Beginn dieses Krieges hatte ich mich schon ziemlich früh vom Seedienste zu Gunsten einer ruhigen und poetischen Beschaulichkeit zurückgezogen. Ich gab deshalb nicht nur mein gewähltes Lebensziel auf sondern verzichtete auch auf die sanfteren Herzensregungen und bin eben so freudig bereit, mein Leben zu opfern, wenn ich damit der Menschheit den Frieden erkaufen könnte.

„Da die Gefühle Ihres zarten Herzens mit den meinigen nur übereinstimmen können, so gestatten Sie mir, Madame, an Sie eine Bitte richten zu dürfen. Benutzen Sie gütigst Ihren Einfluß auf Ihren Gemahl, daß er das Seinige dazu beitrage, diesem grausamen und vernichtenden Kriege ein Ziel zu setzen, in dem England doch nie Sieger bleiben kann. Es ist unmöglich, daß der Himmel die barbarische und unmenschliche Kriegführung Ihrer Landsleute in Amerika lange dulden kann, und wenn sie nicht bald aufhört, wird England in naher Zeit furchtbare Vergeltung eines zur Verzweiflung gebrachten Volkes heraufbeschwören.

„Sollten Sie aber auch daran scheitern, durch Ihre Bemühungen eine allgemeine Auswechselung der Gefangenen herbeizuführen, so würden Sie dennoch damit einen Akt der Menschlichkeit vollführen, der Sie noch auf dem Todtenbette erquicken wird. Ich hoffe zu Gott, daß dieser schreckliche Kampf bald sein Ende findet. Sollte er aber noch länger andauern, so führe ich trotzdem keinen Krieg mit dem schönen Geschlechte. Ich erkenne seine Stärke und beuge mich vor dieser in Demuth. Die liebenswürdige Gräfin von Selkirck, darf mich deshalb nicht als einen Feind betrachten. Ich habe den Ehrgeiz, mir ihre Achtung und Freundschaft zu er-

werben und würde Alles, was sich mit meiner Pflicht verträgt, thun, um sie zu verdienen. Die Ehre einer Zeile von Ihrer Hand als Antwort auf dies Schreiben würde mich Ihnen ganz besonders verpflichten und wenn ich Ihnen in Frankreich oder sonst irgend einen Dienst zu leisten vermag, so hoffe ich, daß Sie meinen Charakter richtig genug beurtheilen, um über mich ohne die geringste Reserve zu gebieten. Zugleich wünsche ich von Ihnen das wirkliche Verhalten meiner Leute kennen zu lernen, da ich entschlossen bin, sie zu strafen, wenn sie im Geringsten über die Grenzen des Erlaubten hinausgegangen sind."

In diesem Briefe, der deshalb vollinhaltlich mitgetheilt ist, spiegelt sich Jones ganzer Charakter mit seinen Vorzügen, seinen Schwächen und Fehlern. Form und Styl verrathen den Mann von Geistes- und Herzensbildung, der ausgesprochene Abscheu vor der Grausamkeit der Kriegführung ist ernst gemeint und macht ihm Ehre, überall blickt wahre Humanität hervor. Ebenso zeigt er sich aber auch als ein romantisch angelegter Held, der durch Anschlagen sentimentaler Töne sich bei den Damen interessant machen und ihre Gunst erwerben will und schließlich spricht die Eitelkeit aus ihm, die stets wachsend sein größter Fehler werden und seine guten Seiten immer mehr beeinträchtigen sollte.

Die Zurückerstattung des Silberzeugs unterlag vielen Schwierigkeiten, kam aber nach längerer Zeit zu Stande. Die Gräfin selbst antwortete zwar nicht auf Jones Brief, wohl aber ihr Mann, der dankend über den Empfang quittirte und anerkannte, daß die Leute des „Ranger" sich höflich benommen hätten.

Der Eindruck von Jones Thaten in England war ein gewaltiger und er erntete dafür in Frankreich die größten Ehren, für die er ungemeine Empfänglichkeit zeigte. Um so schmerzlicher mußte es ihn deshalb berühren, als ein von ihm auf die drei amerikanischen Kommissare in Frankreich gezogener Wechsel mit Protest zurückkam. Er bedurfte des Geldes zur Wiederherstellung der Schiffe, zur Löhnung und

Verpflegung seiner Mannschaften dringend und kam nicht in geringe Verlegenheit. Angeblich wurde der Wechsel nicht honorirt, weil der den Kommissaren vom Kongreß bewilligte Kredit die Zahlung so hoher Summen nicht gestatte, aber wahrscheinlich versteckte sich hinter diesem Vorwande auch persönliches Uebelwollen des einen Kommissars Lee, der, wie sich später herausstellte, die Sache allein ohne Wissen seiner beiden Kollegen erledigt hatte und auch späterhin noch störend in Jones Lebensschicksale eingreifen sollte. Für den Letzteren war der Vorfall noch um so empfindlicher, als er bereits in Amerika 1500 £ aus eigener Tasche als Löhnung für die Mannschaften des „Alfred" und der „Providence" verauslagt hatte, mit deren Zurückerstattung der Kongreß noch immer auf sich warten ließ. Er kam dadurch in die schwierigste Lage und nur seinem persönlichen Kredit bei dem Hafenadmiral Graf d'Orvilliers, beim Herzog von Chartres und dem Intendanten von Brest dankte er es, daß er seine Leute und die 200 Kriegsgefangenen wenigstens verpflegen und die beiden Schiffe wieder seefertig machen konnte. Trotzdem erwuchsen ihm aus dem Protest des Wechsels noch Schwierigkeiten viel ernsterer Natur, die seine ganze Wirksamkeit lahm zu legen drohten. Die Vorenthaltung der Löhnung und die Verzögerung in Auszahlung der Prisengelder rief unter seinen Mannschaften die größte Unzufriedenheit hervor, die noch künstlich durch den unter Arrest befindlichen Lieutenant Simpson sowie durch den Kommissar Lee genährt wurden, dem Jones wegen der Wechselangelegenheit auf das Schärfste geschrieben hatte. Die Unverschämtheit der Besatzung wurde so groß, daß sie mehrmals den Gehorsam verweigerte, so daß Jones es für gerathen fand, Simpsons schädlichen Einfluß durch seine Entfernung aus dem Schiffe zu beseitigen. Er wurde deshalb auf ein Schiff gebracht, auf dem die französischen Marineoffiziere ihren Arrest verbüßten, benahm sich aber so ungemessen, daß der Graf d'Orvilliers gezwungen war, ihn in ein Gefängniß am

Lande unter scharfer Kontrolle abführen zu lassen. Dieser Simpson war ein desperater Mensch, aber wahrscheinlich wurde seine Widerspenstigkeit dadurch mit begründet, daß Jones sein ihm in Amerika gegebenes Wort nicht halten konnte. Er hatte ihm bei Ankunft in Frankreich das Kommando des „Ranger" zugesagt, vermochte aber sein Versprechen nicht zu erfüllen, weil ihm selbst ja der Befehl über die „Indien", auf den er sicher gehofft, entgangen war.

D'Orvilliers drängte Jones, seine Gefangenen so bald wie möglich nach Amerika zu senden, um einen unmittelbaren Krieg mit England zu vermeiden, für den Frankreich noch nicht vorbereitet war, während Jones dies theils wegen seiner unbotmäßigen Mannschaft nicht konnte, theils auch selbst nicht wollte. Ihm war vor Allem daran gelegen, möglichst bald eine Auswechselung herbeizuführen, um so mehr als Dr. Franklin, der zum Gesandten in Paris bestimmte diplomatische Agent Nordamerika's die Sache bereits energisch betrieb und darin durch die große Zahl der englischen Gefangenen und durch die Erfolge von Jones bedeutend unterstützt wurde. Daß Letzterer neben seinen allgemeinen philanthropischen Gesinnungen wahrscheinlich auch sich selbst im Auge hatte, darf man annehmen. Bei seiner tollkühnen Verwegenheit konnte er leicht gefangen genommen werden, und es mußte ihm deshalb drum zu thun sein, seine eigene Auswechselung dann sicher gestellt zu wissen.

Wenngleich er die Engländer unter scharfer Aufsicht hielt und streng bewachen ließ, behandelte er sie doch äußerst human und daß dies in seiner Natnr lag, beweist sein ganzes späteres Leben.

Unter allen diesen Kalamitäten schien Jones ein Trost zu erblühen, wenn er sich leider auch wieder als eine Enttäuschung herausstellte. Die Fregatte „Indien" war wie erwähnt in die Hände Ludwigs XVI. übergegangen. Jones' außerordentliche Tapferkeit und sein Unternehmungsgeit hatten jedoch am ritterlichen französichen Hofe einen mächtigen

Eindruck gemacht und die Sympathie für die amerikanische Sache sehr gesteigert. Der König hegte deshalb die Absicht, Jones das Kommando der „Indien“ und ihm so viel französische Seeleute zur Bemannung zu geben, als er wünschen sollte, während er den Rest der Mannschaft aus den 200 Amerikanern ergänzen könne, die England in Folge der Bemühungen Franklins zur Auswechselung der vom „Ranger“ gemachten Gefangenen nach Calais zu senden sich anschickte. Franklin selbst theilte dies Jones officiell mit und schlug ihm gleichzeitig vor, die aufsässige Besatzung des „Ranger“ nach Amerika zurückzuschicken, um von der „Indien“ alle meuterischen und unzuverlässigen Elemente fern zu halten. Die Fregatte sollte als französischer Kauffahrer von Amsterdam noch Brest gebracht, dort ausgerüstet, voll bemannt werden und die amerikanische Flagge heißen.

Dies Anerbieten war natürlich für Jones ebenso ehrenvoll wie schmeichelhaft; namentlich empfand er aber auch aufrichtige Genugthuung darüber, daß es seiner Thatkraft gelungen war, die Engländer zu der bisher beharrlich verweigerten Auswechselung zu zwingen, wodurch sie widerwillig die Vereinigten Staaten als kriegführende Macht anerkannten.

Während das Projekt allmälig seiner Verwirklichung entgegengeführt wurde, empfahl Franklin Jones nach Paris zu gehen und dadurch die Aufmerksamkeit der Engländer mehr von sich abzulenken. Um der holländischen Regierung keine Verlegenheit zu bereiten und die „Indien“ davor zu bewahren, daß sie auf dem Wege nach Brest von den Engländern abgefangen wurde, war die Bewahrung des strengsten Geheimnisses nöthig. Selbst die amerikanischen Kommissare wurden deshalb nicht einmal zu Mitwissern gemacht und der französische Marineminister Sartine theilte diesen nur mit, es sei der Wunsch des Königs, Jones in seine Dienste zu nehmen, wozu sie ihre Zustimmung ertheilten.

Jones ging nun nach Paris, wurde dort auch auf das

Freundlichste empfangen, sah aber bald darauf seine hochfliegenden Pläne völlig zu Wasser werden. Frankreich trat aus seiner für Amerika wohlwollenden Neutralität heraus, offen für dasselbe ein und erklärte England den Krieg. Da es denselben jetzt aber unter eigener Flagge führte, bedurfte es auch aller Schiffe und Mannschaften selbst und als Jones sich bemühte, ein besseres Kommando als das des „Ranger“ zu erha'ten, hatte er als Fremder den Neid und die Eifersucht des ganzen französischen Seeoffizierkorps gegen sich.

Trotzdem eröffnete ihm der Minister eine glänzende Aussicht. Er sollte das Kommando einer in Brest liegenden Fregatte erhalten, und nebst zwei andern Fregatten und einem Kutter, die in St. Malo lagen als Geschwaderchef zum Abfangen der englischen Handelsflotte nach der Ostsee gehen. Im Vertrauen auf dieses Versprechen und in seiner Herzensfreude ließ Jones seinen berechtigten Groll gegen Simpson so weit fahren, daß er nicht nur dessen Arrest aufhob, sondern jetzt auch beabsichtigte, sein ihm in Amerika gegebenes Wort einzulösen und ihn den Kommissaren als Kapitän für den „Ranger“ empfahl, was diese gut hießen. Als er jedoch von Paris in Brest eintraf, wartete seiner die niederschmetternde Kunde, daß der wegen Sturm mit seiner Flotte aus See zurückgekehrte Admiral d'Orvilliers das für Jones bestimmte Flaggschiff einem seiner eigenen Kapitäne gegeben hatte, dessen Schiff untergegangen war.

Aber auch die Kommandos der drei anderen Schiffe verlieh Sartine, sobald Jones Paris den Rücken gekehrt, auf Andringen des Offizierkorps an französische Kapitäne, um das Projekt auszuführen, obwohl sie später keinerlei Erfolg hatten.

Daß Jones durch eine solche Behandlung gegen den Minister äußerst aufgebracht war und in seinen Briefen auf das Bitterste sich über ihn ausließ, war ihm nicht zu verdenken. Er saß jetzt zwischen zwei Stühlen, das Kommando des Geschwaders war ihm entgangen und Simpson mit dem

„Ranger" nach Amerika gesegelt, wo er übrigens aus der Marine entfernt wurde. Fünf Monate wartete Jones vergebens auf die Verwendung in französischen Diensten, die man ihm versprochen und deretwegen er den „Ranger" aufgegeben hatte, war jedoch in dieser Zeit nicht müßig. Er hatte die Eigenthümlichkeit, höchst schreibselig zu sein und benutzte die unfreiwillige Muße zur Abfassung einer unendlichen Zahl Briefe an alle möglichen einflußreichen Persönlichkeiten, von denen er hoffen konnte, daß sie ihm zur Erlangung einer Stellung behilflich sein möchten. Unter anderen wandte er sich auch an den Prinzen von Nassau-Siegen. Dies war ein sehr zu Abenteuern geneigter Herr, der damals, als für Jones der Befehl über die „Indien„ in Aussicht stand, sich höchst enthusiastisch bei ihm um eine Stelle als Volontär auf der Fregatte beworben hatte. Jones glaubte deshalb an ihm einen besonderen Fürsprecher zu besitzen und bat ihn um seine Verwendung beim Könige. Der Prinz hatte jedoch seine Caprice eben so schnell wieder fallen lassen, wie sie ihm damals gekommen war und erfüllte nicht nur Jones Wunsch nicht, sondern besaß nicht einmal die Höflichkeit, ihm zu antworten. Dann wandte er sich an den Minister und als auch dieser ihn ohne Bescheid ließ, an den Herzog von Rochefoucauld, bei dem er in seiner gereizten Stimmung sich unkluger Weise scharf über den Minister ausließ und diesen geradezu des Wortbruchs anklagte.

Schließlich schrieb er an den König selbst. Er erwähnte die ihm gemachten Versprechungen, denen nur Enttäuschungen gefolgt seien und beschwerte sich, daß man ihn nicht einmal einer Antwort gewürdigt. Ebenso betonte er, daß er kein gewöhnlicher Abenteurer sei, sondern für die Rechte und Würde der Menschheit kämpfe und da sich auch der König für die amerikanische Sache erklärt habe, gebe er sich der Hoffnung hin, bald aus einer so unerträglichen Unthätigkeit befreit zu werden. Dieser sehr geschickt abgefaßte Brief, den Jones an Franklin zur Ueberreichung an den König sandte, wurde

jedoch vom ersteren zurückgehalten, da sich inzwischen die Aussichten zu Jones' Gunsten geändert hatten.

Ein gewisser Ray de Chaumond, Großmeister der französischen Staatswaldungen, ein sehr reicher Mann und Enthusiast für die amerikanische Sache, der er bereits ganz bedeutende Summen geopfert, bewog endlich den Minister, auf des Königs Kosten das beste bewaffnete Schiff, das sich auffinden ließe, anzukaufen und es unter amerikanischer Flagge unter Jones Befehle zu stellen. Trotzdem vergingen noch Monate bis zur Ausführung des Entschlusses, der, wie es den Anschein hatte, dem Minister widerwillig abgerungen wurde. Obwohl passende Schiffe genug vorhanden waren, wußte Letzterer bald dieses bald jenes auszusetzen und zögerte beständig mit dem Ankauf. Jones befand sich in einer schrecklichen Gemüthsverfassung; Ungeduld, Besorgniß und Wuth brachten ihn außer sich. Da fiel zufällig sein Blick eines Tages auf einige alte von Franklin herausgegebene Pennsylvania-Kalender. Als er sie durchblätterte, fesselte ein Satz seine Aufmerksamkeit, wo Franklin den „armen Richard", unter welchen Namen die damals unter dem Druck Englands schmachtenden amerikanischen Kolonien personificirt wurden, sagen lässt, „wünschest Du, daß Deine Sache vorwärts schreite, so gehe selbst; wenn nicht, dann schicke!"

Es fiel ihm beim Lesen dieser Worte wie Schuppen von den Augen. Er hatte sich die ganze Zeit mit Briefen an alle möglichen Personen abgemüht, anstatt selbst an den Hof zu gehen. Sofort entschloß er sich zu letzterem und schon nach wenigen Tagen erhielt er einen in schmeichelhaften Ausdrücken geschriebenen Brief des Minister Sartine. Er entnahm daraus, daß der König in Anbetracht der ausgezeichneten Dienste, die Jones Amerika geleistet, ihm das Kommando des in L'Orient befindlichen Schiffes „Duras" von 40 Kanonen gebe, auf dem er auf Grund seines Patentes als amerikanischer Kapitän die Flagge seines Landes heißen könne. Für Offiziere und Mannschaften werde der Minister

sorgen und die Wahl des Operationsfeldes sei Jones unter der Bedingung überlassen, daß er den Minister von seinen Absichten und Erfolgen auf dem Laufenden erhalte. Dem Wunsche Jones' gemäß stimme der Minister bei, daß das Schiff den Namen „Armer Richard" erhalte.

So hatte Jones denn endlich die so heiß ersehnte Gewißheit erhalten, und der letzte Satz des obigen Briefes deutet an, daß er aus Dank für den durch den Almanach erhaltenen Wink so wie aus Verehrung für Franklin jenen Namen erbeten hatte, der durch ihn ebenso großen Ruhm erhalten sollte, wie ihn Jones sich selbst erkämpfte.

Der eigentliche Zweck, weswegen die französische Regierung Jones in ihre Dienste nahm war nicht sowohl, um aus seiner glänzenden Tapferkeit und ungewöhnlichen seemännischen Begabung Nutzen zu ziehen, sondern hauptsächlich um das ihm zustehende Recht, die amerikanische Flagge zu führen, zu verwerthen. Unter dieser konnte an den englischen Küsten eine schärfere Kriegführung gehandhabt werden. Die brutalen Ausschreitungen, welche die Engländer in Amerika sich erlaubt hatten, rechtfertigten etwaige Vergeltungsakte von Seiten Jones', aber Frankreich war nicht so behandelt und konnte deshalb nur in kriegsüblicher Weise verfahren.

So sehr Jones sich anfänglich gefreut hatte, das Kommando des „Armen Richard" nach so vielen Widerwärtigkeiten zu bekommen, wurde diese Freude doch bedeutend gedämpft, als er die neue Errungenschaft näher ins Auge faßte. Es war keineswegs das „beste Schiff, was man finden konnte" sondern ein früherer Ostindienfahrer, der bereits ein Alter von 14 Jahren besaß und vielfach faul in seinen Hölzern war. Außerdem erinnerte sich der Minister ebenso wenig der versprochenen guten Ausrüstung. Diese war im Gegentheil so schlecht wie möglich; Jones erlangte nur mit größter Mühe überhaupt das Nothdürftigste und vieles davon auch nur in sehr mangelhaftem Zustande. So z. B. waren die Geschütze sehr alt und nur sechs Achtzehnpfünder

— die Bewaffnung der größeren englischen Fregatten — aufzutreiben. Für diese ließ Jones im untern Deck Pforten einschneiden, konnte sie aber nur bei ganz ruhigem Wasser gebrauchen, da sie nicht mehr als 3—4 Fuß über Wasser lagen. Die mittlere Batterie war mit Zwölfpfündern bewaffnet, auf dem Oberdeck führte man Vier- bis Sechs-Pfünder. In ähnlicher Weise war es mit der übrigen Schiffsausrüstung bestellt, wenngleich sich Jones dadurch nicht zurückschrecken ließ und seine ganze Energie daran setzte, um das Beste daraus zu machen.

Dem „Richard" sollten vier kleinere Schiffe und 500 Mann Elitetruppen der irischen Brigade beigegeben werden und es war auf die Zerstörung der Schiffe im Hafen von Liverpool abgesehen. Inzwischen traf General Lafayette auf der amerikanischen Fregatte „Alliance" aus den Vereinigten Staaten in Frankreich ein. Sobald der kühne Parteigänger von der geplanten Expedition hörte, beschloß er dieselbe mitzumachen und die französische Regierung erklärte sich damit einverstanden. Auf Jones' Wunsch wurde diesem, wenngleich in einer unglücklichen Stunde, auch noch die „Alliance„ mit 36 Geschützen unterstellt und das Geschwader bestand nun aus ihr, dem „Richard", der „Pallas" 32 Geschütze, der „Vengeance" 12 und aus dem Kutter „Cerf" von 18 Kanonen.

Die „Alliance" war eine neu gebaute Fregatte. Aus Courtoisie hatte der Kongreß sie dem Bündnisse mit Frankreich zu Ehren „Alliance" genannt, für Lafayette's Ueberfahrt zur Verfügung gestellt und ebenfalls aus Rücksicht für König Ludwig einem Franzosen Namens Landais das Kommando übertragen. Letzteres war jedoch vom Kongresse in einer unbegreiflichen Uebereilung geschehen, die sich schwer rächen sollte. Landais erschien in Amerika, um seiner Aussage nach dort Dienste zu nehmen. Er wollte hohe Stellungen in der französischen Marine bekleidet und noch höhere aus-

geschlagen haben, nur um seinen Enthusiasmus für die amerikanische Sache zu bekunden und ihr sein Schwert zu weihen.

Lediglich auf diese Angaben hin und ohne jede weitere Prüfung hatte sich der Kongreß verleiten lassen, diesem Manne ein Kapitäns-Patent und den Befehl über die „Alliance“ zu geben. Die Wahrheit war, daß er allerdings in den unteren Chargen der französischen Marine gedient, aber wegen nahe an Irrsinn streifenden excentrischen Wesens und fachlicher Unfähigkeit entlassen war. Bereits auf der Reise nach Frankreich hatte er sich in seinem wahren Lichte gezeigt, die Mannschaft zur Meuterei getrieben und nur Lafayette's Energie dankte man es, daß die Matrosen das Schiff nicht den Engländern auslieferten.

Das Geschwader war soweit fertig, um in See zu gehen, als der Jones stets verfolgende Unstern abermals dazwischen trat. Spanien stand auf dem Punkte, sich mit Frankreich gegen England zu verbünden. Man faßte in Folge dessen den Plan, unter dem Schutze der vereinigten Flotten eine Invasion Englands in großem Style zu unternehmen, zu deren Oberbefehlshaber Lafayette ausersehen wurde, und die Expedition gegen Liverpool fallen zu lassen. Die hochfliegenden Hoffnungen Jones' waren wieder einmal zerstört; statt dessen erhielt er den Auftrag, die feindlichen Kreuzer aus dem Biscayischen Meebusen zu treiben und die französischen Schiffe längs der Küste zu geleiten.

Mitte Juni 1779 segelte er aus L'Orient, aber bereits in der folgenden Nacht zeigte sich der Vorbote des Unglücks, das sich in Gestalt der „Alliance“ an seine Fersen heftete, indem diese mit seinem Schiffe zusammensegelte. Nach dem Benehmen des verrückten Landais zu urtheilen wurde dieser Zusammenstoß entweder absichtlich von ihm herbeigeführt oder er verhinderte ihn wenigstens nicht. Gleichzeitig legte er bei der Gelegenheit eine Unbotmäßigkeit gegen den Geschwaderchef an den Tag, welche für die Zukunft eine böse Vorbedeutung war.

Der „Richard“ war so zugerichtet, daß er nach L'Orient zurück und reparirt werden mußte. Dort erhielt er von Franklin Instruktionen für seine weiteren Bewegungen. Er sollte nach der Westküste von Irland gehen, dann nach den Orkaden zu und in der Nordsee kreuzen, um englische Schiffe zu kapern, und sie je nach der Oertlichkeit, nach Dünkirchen, Ostende oder Bergen senden. Am 15. August sollte er in Texel sein, um neue Befehle zu empfangen.

Der „Richard“ hatte sich zu Jones unangenehmer Ueberraschung neben seinen anderen Mängeln auch noch als schlechter Segler erwiesen. Außerdem thürmten sich aber auch noch andere größere Schwierigkeiten vor ihm auf. Als er die Mannschaften für das Schiff anwarb, hatte er möglichst viele Amerikaner zu erhalten gesucht, aber statt ihrer eine ganze Reihe Engländer bekommen, die sich für Amerikaner ausgaben, um aus den französischen Gefängnissen, in denen sie sich als Kriegsgefangene befanden, befreit zu werden. Schon während der kurzen Fahrt im Biskayischen Meerbusen zeigten sie meuterischen Geist und die Absicht, das Schiff zu nehmen. Zwar gelang es Jones' Energie, ihre Empörung zu unterdrücken, die Rädelsführer festzunehmen und sie kriegsgerichtlich zu verurtheilen, aber dieses Vorkommniß gab dem Minister Sartine Gelegenheit, seine Zweifel an der Wirksamkeit des Schiffes auszusprechen, was Jones schweren Kummer bereitete. Glücklicher Weise trafen gerade 120 Amerikaner zur Auswechslung von England ein, von denen Jones einen Theil anwarb, wodurch ein besserer Geist in die Mannschaft kam.

Bis dahin hatte Jones unbestritten den Oberbefehl über das Geschwader geführt, jetzt jedoch wurde eine Einrichtung getroffen, die seine Befugnisse beschränkte. Es wäre kaum zu verstehen, wie er sich darauf einlassen konnte, sich in dieser Weise die Hände zu binden, wenn nicht eigenthümliche Verhältnisse obgewaltet hätten, die bei einer Weigerung seinerseits wahrscheinlich die ganze Expedition in Frage stellten. In Wahrheit war nämlich das Geschwader nicht von der

französischen Regierung, sondern durch den obenerwähnten Ray Chaumont ausgerüstet. Demgemäß besaß derselbe auch eine entscheidende Stimme darüber, wie es gehandhabt werden sollte. Ob es nun auf Anstiften des Ministers, der offenbar Jones nicht wohl wollte, oder auf das Ray Chaumonts selbst geschah, weil Jones ihm wegen der mangelhaften Beschaffenheit der Schiffe harte Vorwürfe gemacht hatte und er dessen völlige Selbstständigkeit fürchten mochte — genug, Jener entwarf ein sonderbares Abkommen, ein sogenanntes Concordat, zu dessen Inhalt sich alle Kapitaine des Geschwaders durch ihre Unterschrift bekennen mußten. Danach waren die Kapitäne verpflichtet, stets zusammen zu handeln, wenn der französische Minister nicht einzelne detachirte. Im Falle des Todes des Geschwaderchefs sollte der nächstälteste Offizier ihn ersetzen. Die Prisengelder sollten nach amerikanischen Gesetzen vertheilt, das Verhältniß der Vertheilung für jedes Schiff aber durch den französischen Minister und den amerikanischen Gesandten bestimmt werden, unter deren gemeinschaftlichen Befehlen das Geschwader wirkte. Alle Prisen mußten an Ray Chamont abgeliefert werden, der Jedem für den ihm zukommenden Theil verantwortlich blieb.

Es waren dies wunderbare Klauseln, die schlimmste aber und diejenige, welche eigentlich von vornherein das Gelingen des Ganzen in Frage stellen mußte, die den Kapitänen auferlegte Verpflichtung, stets zusammen zu agiren. Sie eröffneten der Insubordination Thür und Thor; Jones' Oberbefehl und jede Einheit des Kommandos hörte damit auf, weil seine Untergebenen berechtigt waren, seinen Befehlen stets ein Veto entgegensetzen zu können. Dies lag so klar zu Tage, daß Jones das aller Wahrscheinlichkeit nach daraus entstehende Unheil voraussehen mußte. Wenn er das Schriftstück dennoch unterzeichnete, so konnte dies nur unter dem Drucke der Verhältnisse geschehen, welche sonst die ganze Ex-

pedition gefährdeten und weil er sich zutraute, trotzdem etwas leisten zu können.

Zu diesen Schwierigkeiten traten aber noch andere. Es herrschten auf dem Geschwader die wunderlichsten Nationalitätsverhältnisse. Auf dem „Armer Richard“ war Jones selbst ein Schotte; seine Offiziere bestanden theils aus Amerikanern, theils aus Franzosen, seine Mannschaften aus einem Drittheil Amerikaner, aus einem weiteren Drittheil Engländer und der Rest aus französischen Freiwilligen, Marinesoldaten, welche die verdächtige Treue der Engländer überwachen sollten, die sich wie bemerkt als Amerikaner hatten anwerben lassen, um den französischen Festungen zu entgehen.

Der Kapitän der „Alliance“ war ein Franzose, excentrisch, jähzornig, eifersüchtig auf Jones, verrätherisch und ein schlechter Seemann, während seine Offiziere Amerikaner waren. Auf den übrigen Schiffen bestanden Offiziere und Mannschaften aus Franzosen, jedoch hatten sie ein amerikanisches Patent.

Man sieht, es gehörte nicht wenig Muth für Jones dazu, unter solchen Verhältnissen mit einem Geschwader in See zu gehen, dessen Zusammensetzung jeder Einheitlichkeit entbehrte und die Keime zu den schlimmsten Befürchtungen in sich trug. Beim Auslaufen schlossen sich noch zwei Privatkaper von 40 und 14 Kanonen an, aber nur als Freiwillige, die nicht einmal das Concordat unterschrieben und deshalb ganz ihre eigenen Herren blieben.

Am 14. August lief Jones aus, nachdem er den übrigen Kommandanten Verhaltungsbefehle ertheilt, ihnen ihren Platz in der Segelordnung angewiesen und zwei Rendezvous für den Fall bestimmt hatte, daß unvorhergesehene Umstände eine Trennung herbeiführten. Er hätte mit den Schiffen Außerordentliches leisten können, aber leider fehlte die Grundlage jeder militärischen Aktion. Wenige Tage später äußerten sich schon die Wirkungen. Der eine Privatkaper machte eine Prise, bemannte sie und schickte sie in einen Hafen, ohne sich

um den in Sicht befindlichen Geschwaderchef zu kümmern. Dieser änderte zwar den Befehl und beorderte die Prise nach L'Orient, doch trennte sich in Folge dessen der Kaper von ihm und ließ sich fernerhin nicht mehr blicken.

Am 23. machte das Geschwader die Südspitze von Irland. Unter Land lag ein englisches Schiff, zu dessen Wegnahme Jones zwei seiner Boote aussandte. Es wurde windstill und das dritte größte Boot mußte ausgesetzt werden, um das eigene Schiff auf seinem Kurse zu halten, damit es nicht vom Strome zu nahe an die Küste gesetzt würde. Nach Dunkelwerden kappte jedoch plötzlich die Bootsmannschaft die Bugsirleine und desertirte nach Land. Verschiedene hinterhergefeuerte Schüsse blieben ohne Erfolg und Jones schickte den Steuermann mit einigen Seesoldaten in einem vierten Boote, um die Flüchtlinge einzufangen. Der Steuermann dehnte die Verfolgung zu weit aus, ein Nebel fiel ein und das Boot fand das Schiff nicht wieder. Andern Tages erschien Landais an Bord des „Richard", machte Jones bittere Vorwürfe, daß er seine Boote verloren habe und erklärte ihm, fortan beim Jagdmachen nicht mehr auf Jones' Befehle achten, sondern nur seinen eigenen Ansichten folgen zu wollen. Jones war machtlos diese Unverschämtheit zu bestrafen, das unglückliche Concordat band ihm die Hände und zwang ihn, erst die Zustimmung der übrigen Kapitäne einzuholen, um den „Cerf" zur Rekognoszirung an die Küste und zur Aufsuchung der verlorenen Boote zu entsenden. Der Steuermann sah auch den „Cerf", da dieser aber eine englische Flagge führte, hielt er ihn für einen Feind, floh nach der Küste zu und wurde dort gefangen genommen. So verlor Jones zwei Boote, den Steuermann und zwanzig Mann von seiner Besatzung. Auch der „Cerf" hielt das bestimmte Rendezvous nicht, ließ sich nicht wieder sehen und ebenso verschwand am nächsten Tage der zweite Privatkaper. Das Geschwader war deshalb auf vier Schiffe zusammengeschrumpft und man konnte nur bedauern, daß nicht auch die „Alliance"

sich trennte, da das erstere dadurch nur an innerem Halt gewonnen hätte.

Am 26. machte man zwei werthvolle Prisen. Die „Alliance“ war an der Reihe, die Letzteren zu besetzen, doch Landais schickte Beide gegen den ausdrücklichen Befehl Jones' nach Bergen, statt nach Ostende Er handelte überhaupt ganz nach eigenem Belieben, sprach beleidigend über Jones und redete sich ohne Grund in solchen Haß gegen diesen hinein, daß er den andern Kapitänen erklärte, sobald er an Land komme, müsse er mit Jones auf Leben und Tod kämpfen.

Anfang September erschien das Geschwader an der schottischen Küste, nahm viele Prisen und verbreitete Angst und Schrecken. Jones plante verschiedene Landungen, aber stets scheiterten sie an der Uneinigkeit seiner Kapitäne. Sie waren zu ängstlich, reichten mit ihrem Muthe, Verstande und Urtheil auch nicht im Entferntesten an Jones heran und seine Gabe, die kühnsten Kombinationen mit Leichtigkeit zu finden, war ihnen unverständlich. Um so größer erscheint aber Jones unter diesen kleinen Geistern, wenn er trotz ihrer, trotz seines alten mangelhaften Schiffes und trotz der übrigen Wirrnisse, die ihn von allen Seiten einengten, einen Kampf einging, der, was Muth und Tapferkeit, sowie glänzenden Erfolg betrifft, in keiner Seeschlacht irgend einer Zeit seines Gleichen gefunden und seinen Namen unsterblich gemacht hat.

Nachdem seine Landungspläne an dem Kleinmuth seiner Untergebenen gescheitert waren, kreuzte Jones mit „Pallas“ und „Vengeance“ an der englischen Ostküste, zerstörte eine Menge Prisen und traf hier unglücklicher Weise am 22. September auch wieder mit dem verrätherischen Landais zusammen, der sich vorher eine Zeitlang vom Geschwader getrennt hatte.

Gegen Mittag entsandte er ein Boot mit seinem zweiten Lieutenant und 15 seiner besten Leute, um von einer Brigg Besitz zu nehmen, die er auf den Strand gejagt hatte. Bald darauf, als das Geschwader mit leichter südwestlicher Briese

nordwärts steuerte, um ein anderes Schiff zu jagen, entdeckte man eine Flotte von einigen vierzig Schiffen, die nahe unter Land südwärts segelnd entgegenkam. Durch den Lootsen erfuhr Jones, daß dies die lange von ihm gesuchte englische Ostseeflotte sei und daß sie sich unter Geleit von zwei Kriegsschiffen, der neuen besonders stark und gut gebauten Fregatte „Serapis" von 44 und der Corvette „Counteß of Scarborough" von 20 Kanonen befinde.

Jones' Herz pochte stürmisch; hier gab es eine Gelegenheit, den Engländern einen Schlag zu versetzen, wie er nicht empfindlicher für sie und zugleich nicht gewinnbringender für sein Geschwader sein konnte Dasselbe befand sich in solcher Uebermacht, daß, wenn die Engländer nicht rechtzeitig fliehen konnten, sie ihm unbedingt verfallen waren. Bei der Aussicht auf so großartige Beute zweifelte Jones auch nicht daran, daß seine Kapitäne wenigstens diesmal ihre Schuldigkeit thun und ihm folgen würden, wenn er ihnen den Weg zu leicht zu erringendem Ruhm und Reichthum zeigte. Leider sollte er wiederum auf das Bitterste enttäuscht werden, wenigstens mit Bezug auf Landais, wenngleich sein eigener Ruhm dadurch nur um so größer wurde.

Jones gab, sobald er Gewißheit über den Feind erhalten, sofort das Signal zur Bildung der Schlachtlinie, das die „Alliance" jedoch mißachtete, während der „Richard" mit vollen Segeln vorwärts steuerte, um zwischen die Engländer und die Küste zu gelangen. Zugleich ließ er sein Boot zurück, doch wollte oder konnte ihn dieses nicht einholen und erschien erst nach Beendigung des sich bald entspinnenden Kampfes.

Sobald die Handelsflotte die Amerikaner entdeckte, schöpfte sie Verdacht und wendete landwärts, um unter den Schutz der Geleitschiffe zu kommen. Bald artete der Verdacht in eine wahre Panik aus und überall tönten Nothschüsse; man ließ die Bramsegel flattern, um die Kriegsschiffe auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen und es war,

als ob Habichte auf eine Schaar Tauben stießen. Die Hülferufe waren nicht vergebens und nach kurzer Zeit sah man die „Serapis" mit ihrem Kameraden kühn ostwärts aufkommen, um sich zwischen die Amerikaner und das ihr anvertraute Convoy zu setzen, was ihr auch rechtzeitig gelang, während jenes Befehl erhielt, sich unter die Befestigungen von Scarborough zu flüchten.

Um 4 Uhr erblickten sich die Feinde gegenseitig vom Deck aus, doch bei der flauen Briese kamen sie sich nur langsam näher. Der Wind wehte über Land, das Wetter war schön und das Wasser ganz glatt, die günstigsten Verhältnisse für eine Seeschlacht, bei der beide Theile ihre vollen Kräfte entwickeln und messen konnten.

Der Kampfplatz befand sich in der Nähe des Vorgebirges Flamborough Head, kaum eine halbe Meile von ihm entfernt und viele Tausende von Zuschauern, die Jones Charakter aus seinen kühnen Unternehmungen kannten, standen auf den Uferhöhen und harrten in tödtlicher Spannung auf den Ausgang des bevorstehenden blutigen Ringens. Sie sahen, wie auf allen Schiffen die Vorbereitungen dazu getroffen wurden und ihre Ungeduld wurde nicht weniger auf die Probe gestellt, als die der Kämpfer selbst, welche der schwache Wind so lange gegen ihren Willen fern von einander hielt.

Die Sonne war bereits hinter dem hohen Lande verschwunden, bevor endlich die Schiffe in Schußweite kamen, doch sie suchten näheres und entscheidenderes Ziel und segelten weiter — keine Kugel sollte fehl gehen. Wie der Kapitän der „Serapis" dachte, ging daraus hervor, daß er mit eigener Hand die Flagge an den Mast nagelte, — sie sollte siegreich wehen bleiben.

Jones steuerte auf die „Serapis", die „Pallas" auf die „Scarborough", doch plötzlich schoß die „Alliance", die sich bis dahin außer Linie gehalten, an ihnen vorbei. Sie war der beste Segler des Geschwaders und schien die Ehre des Kampfes vorweg nehmen zu wollen. Erstaunt blickten

Jones und seine Offiziere ihr nach. Bis dahin hatten sie Landais nur als einen Feigling kennen gelernt und sein plötzliches kühnes Vorgehen war ihnen unbegreiflich. Doch bald umspielte ein verächtliches Lächeln Jones' Mund. Als die „Alliance" bis auf halbe Kanonenschußweite an die „Serapis" gekommen war, luvte sie plötzlich, ohne einen Schuß zu thun, auf und entfernte sich windwärts, um nach der „Pallas" zu steuern und aus sicherer Entfernung deren Gefecht mit der „Scarborough" sich anzuschauen. Die „Serapis" nahm keine Notiz von dem Feiglinge, sie lugte nach einem würdigeren Gegner aus und erwartete Jones, der stetig auf sie zusegelte.

Die Sonne war untergegangen und die Nacht begann ihre Schatten nieder zu senken, doch im Osten stieg die volle Scheibe des Mondes aus den Fluthen, um mit ihrem bleichen Lichte Kämpfende und Zuschauer in ein unsicheres Halbdunkel zu hüllen, das die folgenden Scenen nur um so schauriger machte. Endlich gegen ½8 Uhr waren die Gegner nahe genug und nur noch auf Pistolenschußweite auseinander. Jones ließ seine Untersegel fortnehmen und drehte an der linken hinteren Seite der „Serapis" auf, um mit ihr parallel zu kommen und allmälig auf sie los zu halten.

Das furchtbare Drama begann. Auf der „Serapis" flogen sämmtliche Kanonenpforten in die Höhe und sie zeigte zwei vollständige Batterieen, die durch Laternen erleuchtet waren, außerdem Oberdeckgeschütze — es war keine Fregatte, sondern ein Zweidecker-Linienschiff, dem sich Jones gegenüber befand. Gleichzeitig rief der englische Kapitän Pearson herüber: „Was für ein Schiff ist das?" „Ich kann nicht verstehen, was Ihr sagt," lautete nach einer Pause die Antwort von Jones, der das Gespräch ausnutzen wollte, um noch näher heranzukommen. „Was für ein Schiff ist das?" rief Pearson noch einmal, „antwortet sofort oder Ihr bekommt Feuer!"

Die Antwort erfolgte, aber es war das Erkrachen eines Schußes auf dem „Richard“, dessen Kugel in den Rumpf der „Serapis“ schlug. Augenblicklich donnerten sich von beiden Schiffen die Breitseiten entgegen, doch mit einem grausenerregenden Erfolge für den „Richard“. Zwei von den 18Pfündern in seiner untersten Batterie waren gesprungen, hatten Alles um sich zerschmettert, ihre Bedienungen lagen todt oder wälzten sich verstümmelt in ihrem Blute. Das war ein furchtbarer Schlag für Jones; er sah sich seiner schweren Geschütze beraubt und die Uebermacht der „Serapis“ war jetzt bedeutend. Es blieben ihm nur noch 34 gegen 44 Geschütze des Feindes, darunter eine ganze Batterie 18Pfünder, während er selbst ihm nur 12, 6 und 4Pfünder entgegenstellen konnte; ebenso groß war das Mißverhältniß zwischen den beiderseitigen Besatzungen. Den Engländern entging das Unglück auf dem „Richard“ nicht und sie jubelten in der Hoffnung eines baldigen leichten Sieges. „Laßt die 18Pfünder festmachen und schließt die Pforten der untersten Batterie!“ lautete Jones einzige Antwort auf die Meldung von dem ebenso unerwarteten wie schrecklichen Vorfalle. Er war nicht der Mann, um sich einschüchtern zu lassen und drängte nur weiter an den Feind. Er hatte sich ihm jetzt so weit genähert, daß er ihm den Wind aus den Segeln nahm und an ihm vorüberschoß, während er ihm noch eine Breitseite aus seinen 12Pfündern zusandte. Die „Serapis“ erhielt dann wieder Wind in ihre Segel, luvte hinter dem Heck des „Richard“ auf und kam dadurch an dessen linke Seite. Nach dem Wechseln verschiedener Lagen aus den frischen Batterien, welche die theilweise verfaulten Seiten des „Richard“ schwer mitnahmen und ihn stark leck machten, wiederholte sich nun das Manöver von vorhin, d. h. die „Serapis“ nahm dem „Richard“ den Wind fort, schoß ihrerseits an ihm vorbei und hielt ab, um sich quer vor ihn zu legen und ihn der Länge nach zu bestreichen. Der englische Kapitän hatte jedoch das Manöver nicht richtig berechnet.

Beim Abhalten nach rechts sah er, daß er einen zu kurzen Bogen gemacht und fürchten mußte, mit dem „Richard" zusammenzustoßen. Dann war diesem eine Gelegenheit zum Entern geboten, die Pearson bei der bekannten desperaten Tapferkeit Jones' vermeiden wollte. Er luvte deshalb schleunigst nach links wieder auf und kam dadurch in eine Linie mit dem „Richard" und zwar vor denselben. Durch das verunglückte Manöver hatte er jedoch an Fahrt eingebüßt, der im graden Kurse fortgehende „Richard" lief ihm deshalb auf und mit seinem Bugspriet hinten in die Backbord-Seite, in der ersteres sich festklemmte. In dieser Lage konnten beide Schiffe ihre schweren Geschütze nicht gebrauchen und Jones versuchte deshalb zu entern, wurde jedoch wegen Mangel an gangbarem Raum zurückgeschlagen, da seine Leute über das Bugspriet nur einzeln auf das feindliche Schiff gelangen konnten. Die Engländer triumphirten und hielten sich für die Sieger. „Habt Ihr die Flagge gestrichen?" rief Pearson zu Jones hinüber, da er auch diese Illusion theilte. „Den Teufel habe ich," antwortete ihm Jones sofort, „ich habe noch nicht angefangen, mich zu schlagen."

In dieser Lage der Schiffe war jedoch keinerlei Entscheidung herbeizuführen. Jones mußte sich aus ihr befreien und ließ deshalb seine Segel gegen den Wind brassen, während Pearson, der ebenfalls freie Hand gewinnen wollte, ihm zu Hülfe kam und die seinigen voll hielt, wodurch beide Gegner von einander getrennt wurden. Jetzt machten sie das umgekehrte Manöver; Jones braßte voll und Pearson stellte die Segel gegen den Wind und es lagen sich beide mit ihren Breitseiten wieder gegenüber. Sehr bald empfand jedoch Jones die Wirkung der bedeutend schwereren feindlichen Artillerie und da ihm die „Serapis" auch an Schnelligkeit überlegen war, sah er nur sein Heil in einer Enterung, die er auf jede Weise herbeiführen mußte. Er hielt deshalb nach rechts ab, um sich quer vor den Bug der „Serapis" zu legen. Verschieden abgeschossene Segeltaue hinderten jedoch

die Ausführung des Manövers in der geplanten Weise. Er stieß zwar mit dem Feinde zusammen, aber nicht mit seiner Querseite mitschiffs, wie er beabsichtigt hatte, sondern bedeutend weiter nach hinten, so daß das Bugspriet der „Serapis“ mit dem Klüverbaum quer über sein Hinterdeck durch die Haltetaue seines hintersten Mastes fuhr. Eine kurze Zeit hielt ihn dies in seiner Querlage, dann aber brach der feindliche Klüverbaum und beide Schiffe klappten in entgegengesetzter Richtung einander längseit, so daß sich die Mündungen ihrer Geschütze berührten. Jones hatte seinen Zweck erreicht, er lag am Feinde und ihm kam es jetzt nur darauf an, ihn sicher fest zu halten. Er gab sofort Befehl, ein Kabeltau an Deck zu bringen, um die Schiffe an einander zu fesseln und half inzwischen eigenhändig den abgebrochenen, aber mit dem Feinde noch durch starkes Tauwerk verbundenen Klüverbaum der „Serapis“ an seinen eigenen Besansmast festzubinden. Der Zufall that, wenn auch bis dahin beiden Parteien unbewußt, das Seine, um ihn in seiner Absicht zu unterstützen und beide Schiffe unlöslich aneinander zu ketten. Der hängende Anker der „Serapis“ hatte hinter die Bordwand des „Richard“ gehakt und hielt ihn mit eisernen Klammen fest. Pearson versuchte alles Mögliche, um sich der engen Umarmung zu entziehen und der gefürchteten Enterung vorzubeugen, um seine Segelkraft und stärkere Bewaffnung besser ausnutzen zu können. Er ließ einen Anker in der Hoffnung fallen, daß die Strömung den „Richard“ von seiner Seite reißen würde, aber verfehlte seinen Zweck; sein als Enterhaken wirkender anderer Anker, sowie das in einander verwickelte Tauwerk hielten zu gut fest und beide Schiffe schwangen nur gleichzeitig auf den Strom. Der Kampf hatte bereits eine Stunde gewährt, als der Zusammenstoß erfolgte, aber erst jetzt begann er in seiner ganzen Wuth zu entbrennen und in einer Weise geführt zu werden, wie die Seekriegsgeschichte kein Beispiel aufzuweisen hat. Lage um Lage sandten sich die Gegner zu, aber weil sie sich

so nahe waren, konnten sie ihre Geschütze nur laden, indem sie Wischer und Ansetzer in die Pforten des feindlichen Schiffes hineinsteckten. Die Wirkung dieses infernalischen Feuers war schrecklich, vor allem aber für den Richard, da er der untersten schweren Batterie der „Serapis" nichts entgegenzusetzen hatte und deren Geschütze ungehindert große Breschen in seine Seiten rissen. Ebenso war es natürlich, daß, wo das Feuer in der mittleren Batterie aufrecht erhalten werden konnte, es auf der anderen schweigen mußte und daß oft die einen oder anderen Bedienungen, um ihre Geschütze laden zu können, sich im feindlichen Schiff mit Enterbeil und Pistole Raum für ihre Wischer und Ansetzer zu erkämpfen hatten.

Die Engländer erhielten allmälig immer mehr das Uebergewicht; der „Richard" sah furchtbar aus. An einzelnen Stellen schien der Mond hell durch die von den Kugeln zerschmetterten Seiten in das Schiff; verschiedene Schüsse zwischen Wind und Wasser hatten schwere Lecke gemacht und endlich wurde auch seine Hauptbatterie von 12Pfündern vollständig zum Schweigen gebracht. Jones erwartete jeden Augenblick, daß die Gegner durch ihre Unterpforten den „Richard" entern würden, da seine Mannschaften durch das furchtbare Feuer sämmtlich aus den unteren Räumen vertrieben waren und sich auf das Oberdeck zurückgezogen hatten, doch die Engländer thaten es nicht. Sie mußten zu sehr fürchten, mit einem Feinde in das Handgemenge zu kommen, der sich unter so ungünstigen Umständen mit einer so unbegreiflichen Zähigkeit schlug.

Da brach für den „Richard" abermals ein Unheil herein und zwar von einer Seite, wo es Niemand erwarten konnte. Jones, der einen günstigen Augenblick erspähte, um das feindliche Schiff zu entern, hatte einige zwanzig Seesoldaten auf dem Hinterkastell aufstellen lassen, als diese plötzlich mit schwerem Verlust von Todten und Verwundeten von dort vertrieben wurden. Aber nicht das feindliche Feuer streckte sie nieder, sondern das der „Alliance", die den „Richard„ enfi=

lirte und deren Lage gleichzeitig verschiedene seiner Oberdeckgeschütze demontirte. Die Sache wurde dadurch um so schrecklicher, als nicht etwa ein Versehen im Spiel war, sondern Landais offenbar mit Absicht handelte. Der schurkische Mensch hatte bis dahin unthätig dem Kampfe zwischen „Pallas" und „Scarborough" zugeschaut, der nach kaum ³/₄ Stunden mit Enterung der letzteren endete. Dann war er auf die aneinander geketteten Schiffe zugesegelt, luvte gegen ¹/₂ 10 Uhr, also zwei Stunden nach Beginn des verzweifelten Kampfes an der Backbordhinterseite des „Richard" auf, so daß er diesen zwischen sich und der „Serapis" hatte und feuerte in ihn hinein. An einen unglücklichen Zufall war nicht zu denken. Der Mond schien so hell, daß beide Schiffe auf die kurze Entfernung deutlich von einander zu unterscheiden waren. Die „Serapis" hatte einen breiten gelben Streifen, der „Richard" war schwarz gestrichen sein Hinterkastell höher, als das des Engländers und außerdem hatte er als Erkennungssignal 3 Laternen geheißt. Vergebens schrieen die Mannschaften des „Richard" zur „Alliance" hinüber, daß sie auf das falsche Schiff schösse, Landais kehrte sich nicht daran, sondern segelte voraus, um den „Richard" noch einmal von vorn mit gleich tödtlicher Wirkung zu enfiliren, und dann in der Dunkelheit zu verschwinden.

Während das Feuer der „Serapis" ununterbrochen aus ihren beiden Batterieen anhielt, hatte der „Richard" nur noch zwei Sechspfünder des oberen Hinterdecks in Aktion, die unter dem Befehle des braven Zahlmeisters, eines Amerikaners standen und ihr Möglichstes thaten, bis auch der Zahlmeister schwerverwundet fiel. Da übernahm Jones selbst das Kommando über die Geschütze, brachte mit Hülfe einiger zusammengerafften Leute noch einen dritten Sechspfünder von der anderen Seite herüber und diese drei Kanonen waren die einzigen, die während der ferneren Dauer des Kampfes feuerten. Eine von ihnen ließ Jones mit Stangenkugeln laden und ihre Schüsse auf den feindlichen Großmast

richten; die beiden anderen fegten mit Kartätschen das feindliche Deck. So kam es wunderbarer Weise, daß, während der Feind durch sein Feuer sämmtliche Mannschaften aus dem unteren Deck des „Richard" vertrieben hatte und eine Enterung durch die Batteriepforten bestimmt von Erfolg gewesen wäre, die Amerikaner auf dem Verdeck sich im Vortheil befanden. Jones ließ sich denselben nicht entgehen. Seine Masten besetzte er mit Scharfschützen und von den Raaen und Masten warfen kühne amerikanische Matrosen und französische Freiwillige Handgranaten auf das feindliche Deck. Dasselbe wurde nicht nur dadurch gesäubert, sondern auch wohl zehn bis zwölf Mal in Brand gesteckt, so daß die Engländer das Feuer nur unter Aufbietung der äußersten Kräfte zu bewältigen vermochten. Etwa eine Viertelstunde vor 10 Uhr gelang es dem „Richard" endlich, einen größeren Vortheil über den Feind zu erringen. Einer seiner Matrosen wagte sich auf die Spitze der Großraa hinaus, die sich über der Mitte der „Serapis" befand und warf von dort eine Handgranate in die Großluke der letzteren. In der Nähe derselben hatten unklugerweise die Pulverjungen eine größere Zahl Kartuschen niedergelegt, die schneller aus den Magazinen heraufgeholt als verbraucht waren und durch das Entzweigehen einiger war Pulver zerstreut. Die Handgranate entzündete dies, das Feuer theilte sich den übrigen Kartuschen mit und eine Explosion erfolgte, die außer 20 Todten den Engländern auch noch einige 30 schwer Verwundete und auf schreckliche Weise Verbrannte kostete. Eine Zeit lang verstummte der Kampf angesichts dieser furchtbaren Katastrophe, dann begann er wieder mit neuer Wuth, bis bald darauf eine neue Kalamität für den „Richard" hereinbrach. Dessen Feuerwerker und Zimmermann waren leicht verwundet worden und wollten sich nach unten zum Verbandplatz begeben, als sie durch das Rauschen des Wassers erschreckt wurden, das durch die Kugellöcher in der Wasserlinie einströmte. Der Zimmermann sprach die Befürchtung aus,

daß unter solchen Umständen das Schiff leicht sinken könne, und der Feuerwerker, der dies für Gewißheit nahm, stürzte in Todesangst nach oben, um die Flagge zu streichen. Er fand keine mehr, der Flaggenstock war abgeschossen und die Flagge in das Meer gefallen.

„Pardon!" rief jetzt der feige Kerl zur „Serapis" hinüber, „um Gotteswillen, Pardon, wir sinken." Da fiel er plötzlich wie vom Blitze getroffen. Jones hatte den Ruf gehört; wüthend schleuderte er die soeben gegen einen Feind abgefeuerte Pistole nach dem erbärmlichen Feigling, sie zerschmetterte ihm den Schädel und er stürzte kopfüber durch die Luke hinab in das Unterschiff.

Auch Pearson hatte den Angstschrei vernommen. „Bittet Ihr um Pardon?" rief er zu Jones hinüber. „Der Teufel mag darum bitten, ich nie!" war dessen Antwort und seine drei kleinen Geschütze sprühten von Neuem ihren Kartätschhagel über das feindliche Deck. Dennoch glaubte Pearson, daß Jones nur prahle und rief seine Enterdivision. Sobald diese aber das Deck des „Richard" betrat, wurde sie von Jones an der Spitze seiner Leute so heiß empfangen, daß sie schleunigst wieder an Bord des eigenen Schiffes zurückwich. Einige Amerikaner folgten in ihrem Eifer dorthin, wurden aber abgeschnitten und fielen in Feindes Hand. Als ob Jones an der ihn umringenden Gefahr noch nicht genug hätte, erwuchs ihm in diesem Augenblick eine neue. Als der Profoß jenen Ruf des Feuerwerkers hörte, der diesem das Leben kostete, eilte er, sei es aus verrätherischer Absicht, sei es aus menschlichem Mitgefühl, in den Schiffsraum hinunter, um sämmtliche auf den Prisen gemachte und dort eingeschlossene Gefangene, über hundert an der Zahl, zu befreien. Einer derselben, Kapitän eines englischen Kapers, sprang durch eine Pforte auf die „Serapis" und beschwor den Kapitän, nur noch kurze Zeit auszuhalten, dann müsse der „Richard" entweder die Flagge streichen oder sinken. Diese Nachricht verbreitete sich wie ein Lauffeuer auf dem

Engländer, Kapitän und Mannschaft schöpften frischen Muth
und das etwas ermattete Geschützfeuer begann mit neuer
Kraft. Jones' Lage war in diesem Augenblicke hoffnungslos
und wohl ohne Vorgang. Ein sinkendes Schiff, seine ge-
sammten Geschütze mit Ausnahme der drei Kanonen, welche
Jones selbst befehligte, zum Schweigen gebracht, während
die ganze Breitseite des Feindes ununterbrochen feuerte, und
mehr als hundert englische Gefangene frei im Schiff umher-
laufend. Der Kamerad, auf dessen Hülfe er rechnen sollte,
segelte hin und her, um ihn von hinten und vorn zu enfi-
liren, von seinen Offizieren ersuchten einige ihn dringend,
die Flagge zu streichen, von den übrigen Untergebenen riefen
verschiedene, das Schiff brenne und sinke, und baten den
Feind um Gnade. Und dennoch stand inmitten dieses Chaos
Jones unbewegt und mit ungebrochenem Muthe. Mit dem
Säbel in der Faust trieb er die Gefangenen an die Pumpen,
und die Angst, daß sonst jeden Augenblick der Abgrund
des Meeres sie verschlinge, hielt sie mit angestrengter Ar-
beit dort fest und machte das Schiff flott. Dann sprang er
wieder zu seinen drei einzigen Geschützen, um weiter zu feuern.
Die Bedienungen waren von seiner dämonischen Tapfer-
keit angesteckt, sie feuerten so schnell, daß die erhitzten Rohre
jeden Augenblick gekühlt werden mußten und der im fahlen
Mondlicht und im Scheine der an dem Tauwerk der „Se-
rapis" emporzüngelnden Flammen leuchtende Großmast war
jetzt das Ziel der mit Stangenkugeln geladenen Geschütze.
Die Engländer waren vom Deck vertrieben, ihr Muth ver-
ließ sie, sie kämpften gegen Teufel und ihre Uebermacht half
ihnen nichts. Bald nach 10 Uhr wurde ihr Feuer schwächer;
nur noch vereinzelte Schüsse fielen und um ½11 Uhr, nach-
dem der furchtbare Kampf drei Stunden gewährt, strich
Pearson die Flagge. Das Festnageln derselben am Maste
war vergebens gewesen.

Jones gebot seinen Kanonieren Halt und schickte seinen
ersten Lieutenant Dale an Bord, um den Befehl der „Se-

rapis" zu übernehmen. Bei dem herrschenden Halbdunkel war es Vielen von den Feinden noch unbekannt geblieben, daß sich ihr Schiff ergeben habe. Als Dale deshalb mit einer Zahl Enterer das Deck betrat, entspann sich nochmals ein Handgemenge, in dem vier Amerikaner fielen, bevor der Irrthum aufgeklärt werden konnte. Auch der erste Lieutenant der „Serapis" ahnte nichts von der Uebergabe. Als das Geschützfeuer des „Richard" schwieg, kam er aus der Batterie, wo sein Posten war an Deck, um zu fragen, ob der Amerikaner gestrichen habe und war nicht wenig betroffen, als er das Gegentheil hörte und sich mit seinem Kapitän als Gefangener zu Jones begeben sollte.

Pearson vermochte seiner Wuth über die einem so viel schwächeren Feinde gegenüber erlittene Niederlage kaum Zügel anzulegen. Als er Jones gegenübertrat und ihm seinen Säbel übergab, vergaß er sich sogar so weit, zu äußern: „Es ist mir schmerzlich, mich einem Manne ergeben zu müssen, der mit einem Strick um den Hals gefochten hat," indem er damit andeutete, daß man Jones als geborenem Engländer bei seiner eventuellen Gefangennahme keine ehrliche Kriegsgefangenschaft bewilligen würde. Jones rächte sich für diese brutale Bemerkung auf eine sehr feine Weise. „Sie, mein Herr," erwiderte er in verbindlichem Tone, „haben wie ein Held gekämpft und ich zweifle nicht, daß Ihr König Sie dafür auf das Glänzendste belohnen wird," ein Kompliment, das an Pearson gerichtet, doch auf ihn selbst zurückfiel.

Jones ließ jetzt die beiden Schiffe von einander lösen. Als sie frei kamen, stürzte der Großmast der „Serapis" mit furchtbarem Krachen nieder und nahm im Fallen den Besansmast mit. Dale klarte das Wrack, kappte das Ankertau und folgte dann Jones, doch nun galt es für Sieger und Besiegte einen neuen Kampf gegen einen gemeinschaftlichen Feind, gegen das Feuer, das auf beiden Schiffen, am stärksten aber auf dem „Richard", ausgebrochen war. Eine Zeit lang schien alle Mühe, die Flammen zu löschen, umsonst zu sein;

an einer Stelle wütheten sie in unmittelbarer Nähe der Pulverkammer, doch ebenso muthig, wie Jones gegen die Menschen gekämpft, stritt er auch gegen die Elemente. Er ließ das Pulver an Deck bringen, um es im geeigneten Augenblicke über Bord zu werfen und seine staunenswerthe Ruhe und Kaltblütigkeit verließ ihn keinen Augenblick. Mit Bewunderung schauten die Engländer zu einem solchen Manne auf und die Offiziere der „Serapis' boten freiwillig ihm Hülfe zur Rettung des Schiffes an. Sie trugen die Pulverkisten mit auf das Deck und arbeiteten an den Pumpen, denn auch mit dem durch die Lecke eindringenden Wasser dauerte der Kampf auf Tod und Leben noch fort. Das Steuerruder war zerschossen, das Heck zusammengebrochen und die Inhölzer des alten Schiffes vom Großmast nach hinten so zerschmettert und fast sämmtlich so von einander getrennt, als seien sie vom Eise durchschnitten worden. Natürlich lief überall das Wasser ins Schiff und trotz angestrengten Pumpens stand es bei Beendigung des Kampfes schon 5 Fuß hoch im Raume. Aber erst der anbrechende Tag zeigte, in welchem über alle Begriffe verwüsteten Zustande sich der „Richard" befand. Jones sagt in seinem Berichte darüber: „Man muß Augenzeuge gewesen sein, um sich eine Vorstellung der furchtbaren Scenen von Blutarbeit, Wrak und Ruin zu machen, auf die überall der Blick traf, wohin er sich wandte. Die Humanität muß schaudernd vor so vollendetem Schrecken zurückbeben."

Daß er nicht übertrieb, bestätigt der officielle Schlachtbericht Pearsons, aber Letzterer muß um so schmerzlicher seine Niederlage empfunden haben, als er Kenntniß von dem wirklichen Zustande des „Richard" und der buntscheckigen Zusammensetzung von dessen Mannschaft erhielt.

Man untersuchte das Schiff, das jetzt seinen Namen „Armer Richard" mit völligem Rechte führen konnte und es ergab sich, daß, wenn der Wind zunahm, dasselbe unmöglich einen Hafen erreichen konnte. Man schaffte deshalb alle

Verwundeten und Kriegsgefangenen auf die übrigen Schiffe und ließ die Gefangenen von den englischen Handelsschiffen bis zuletzt an Bord. Plötzlich meuterten diese und bemächtigten sich auf ihre Zahl vertrauend des Schiffes. Es folgte abermals ein heftiger Kampf, aber die Empörer wurden bald überwältigt. Verschiedene wurden erschossen, eine Menge verwundet und über Bord getrieben, dreizehn gelang es jedoch, sich eines Bootes zu bemächtigen und damit die englische Küste zu erreichen.

Jones that alles Mögliche, was Scharfsinn und seemännisches Geschick vermochten, um den „Richard" flott zu halten und ihn als sprechenden Beweis dafür, wie verzweifelt er gekämpft, in den Hafen zu führen. Es war eine verzeihliche Eitelkeit, aber sie sollte doch nicht Befriedigung finden. Einige Tage später nahm der Wind zu, das Schiff sank immer tiefer und mußte am 25. September verlassen werden. Eine Stunde später begann es zu rollen, als wenn es im Todeskampfe läge, dann tauchte der Bug unter und es versank spurlos in der Tiefe.

Mit Thränen in den Augen sah Jones es verschwinden, aber es hinterließ ihm auch gleichzeitig einen erhabenen Trost. Es sank dahin als Zeugniß einer der heroischsten Kämpfe und Siege, welche die Annalen der Geschichte verzeichnen, und kein würdigerer Sarg konnte die Leiber der für den Ruhm ihrer jungen Flagge gefallenen Amerikaner umhüllen, als der von tausend Kugeln durchbohrte Rumpf des „Armen Richard."

Wägt man die Kampfmittel der beiden Schiffe genauer gegen einander ab, so ergiebt der Vergleich, gegen welche große Uebermacht Jones sich zu schlagen hatte und wie gleichzeitig alle möglichen Verhältnisse zu seinen Ungunsten sprachen.

Der „Richard" hatte eine Bewaffnung von 6 Achtzehnpfündern in der untersten, 14 Zwölf- und 14 Neunpfündern in der oberen Batterie und auf dem Oberdeck 8 Sechspfünder, sowie eine Mannschaft von ursprünglich

380 Köpfen. Von letzteren waren jedoch 24 Mann an der Küste von Irland verloren gegangen, theils als Deserteure, theils als Gefangene und zu ihnen trat noch der 2. Lieutenant mit 15 der besten Leute, die vor Beginn der Schlacht an die Küste entsandt und nicht zurückgekehrt waren, sowie eine nicht näher bezeichnete Zahl zur Besetzung der Prisen, die sehr gering genommen auf 15 veranschlagt werden muß. Jones begann deshalb den Kampf mit keinesfalls mehr als 325 Mann, von denen gerade, während jener am heißesten wüthete, noch 10 Engländer abgingen, die in ein Boot sprangen, das die „Serapis" im Schlepptau hatte und damit nach Land desertirten. Nach der Nationalität bestand die Mannschaft aus 71 Amerikanern, 57 Engländern, 21 Portugiesen und der Rest setzte sich aus Franzosen, Irländern, Schweden und Norwegern zusammen, eine Musterkarte, wie sie bunter nicht leicht zusammengewürfelt sein konnte. Der Gesammtverlust des „Richard" bezifferte sich auf 42 Todte und 40 Verwundete, also ungefähr auf $^1/_4$ der im Kampfe gewesenen Mannschaft, aber trotzdem gering im Vergleich zur Dauer und Beschaffenheit desselben.

Die „Serapis" dagegen hatte 20 Achtzehnpfünder in der unteren, 20 Neunpfünder in der oberen Batterie und 10 Sechspfünder auf dem Oberdeck. Ihre Besatzung betrug 320 Mann, davon 305 Engländer und 15 Laskaren, war mithin so gut wie homogen, lange im Dienst einer alten Marine und vortrefflich geschult. Das Schiff war als Zweidecker konstruirt, neu, stark und in jeder Beziehung auf das Beste ausgerüstet; der „Richard" dagegen ursprünglich ein Kauffahrer, 14 Jahr alt, mit theilweise verfaulten Inhölzern und durchweg mit schlechtem und unzuverlässigen Material versehen, wie das Springen der Achtzehnpfünder beim ersten Schusse beweist, wodurch Jones gleich im Beginne seiner wirksamsten artilleristischen Kraft und eines großen Procentsatzes seiner Mannschaft beraubt wurde.

Der Menschenverlust der „Serapis" betrug nach englischem

Bericht 75 Verwundete, während die Zahl der Todten officiell nicht angegeben ist, aber mindestens ebenso groß war, da ja nur durch die Explosion 22 Mann ihr Leben einbüßten. Jones spricht in seinem Schlachtberichte von nahe 100 Verwundeten und fast ebenso viel Todten. Die überlebenden Gefangenen von beiden eroberten Schiffen beliefen sich auf 350. Rechnet man für die „Scarbourough“ 160 Mann, so hatten beide Engländer zusammen 480 Köpfe und Jones Angabe scheint demgemäß sich nicht weit von der Wahrheit zu entfernen.

Die „Pallas“ hatte sich gut geschlagen, wenn sie auch mit ihren 32 Geschützen bedeutend stärker als die „Scarbourough“ mit 20 war, die „Vengeance“ dagegen sehr wenig am Gefecht theilgenommen. Sie feuerte einige Male auf „Scarbourough“ und „Pallas“, d. h. auf Feind und Freund, aber weniger aus Absicht, als aus Ungeschicklichkeit.

Daß die „Alliance“ dagegen vorsätzlich den „Richard“ enfilirt hatte, stellte die nähere Untersuchung außer allen Zweifel. Die Offiziere des letzteren Schiffes meinten, es sei Landais' Absicht gewesen, Jones zu tödten und dessen Schiff außer Gefecht zu setzen, um dann einen leichten Sieg über die „Serapis“ davonzutragen. Jedenfalls hatte dieser verrückte Mensch nachher die Frechheit, die Ehre des Sieges für sich zu beanspruchen, da er behauptete, durch sein Enfiliren die „Serapis“ zum Streichen der Flagge gezwungen zu haben, während sämmtliche Augenzeugen bewiesen, daß er nicht einmal an der Seite, wo jene lag, sondern stets an der Seite des „Richard“ sich gehalten hatte, und er die „Serapis“ daher nicht, oder wenigstens nur durch den „Richard“ beschießen konnte. Weder er noch die „Vengeance“ hatten eine einzige Prise gemacht. Sämmtliche englische Kauffahrer entkamen, während sie entweder genommen oder zerstört werden konnten, was Landais' Verhalten noch um so mehr brandmarkt. Wie Jones' eigene Offiziere zum Theil unzuverlässig waren, illustrirt auch noch der Umstand, daß der zum Kapern der Brigg detachirt gewesene Lieutenant mit seinen 15 Mann

erst nach Beendigung des Kampfes an Bord des „Richard" zurückkehrte. „Er habe es nicht für klug gehalten, während des Gefechts längseit zu kommen," war seine Entschuldigung, die nur in Feigheit oder Mangel an jeglichem Urtheil begründet sein konnte.

Jones' eigener Ruhm erschien freilich durch alle diese Umstände nur um so glänzender und er hatte während des Kampfes alle wesentlichen Eigenschaften entwickelt, die den großen Admiral charakterisiren. Er führte sein Schiff seemännisch in das Gefecht; während desselben fand man ihn überall dort, wo Gefahr war. Er half die „Serapis" festzubinden, er kommandirte die einzigen noch in Thätigkeit befindlichen Geschütze, er schlug Allen voran die Enterer zurück. Keine Schwierigkeiten, kein Unglücksfall machten Eindruck auf ihn; weder seine Umsicht noch sein Urtheil ließ er dadurch beeinträchtigen und sein Muth sein militärisches und fachliches Geschick wurden nur durch seine kaltblütige Ruhe übertroffen.

Jones beabsichtigte mit den nothdürftig reparirten Prisen nach Dünkirchen zu laufen, weil dieser Hafen für Auswechselung der Gefangenen am bequemsten lag, doch seine Gefährten drangen darauf, nach Texel zu gehen. Man hatte Gegenwind und sie fürchteten wohl, auf der längeren Tour noch mit englischen Kriegsschiffen zusammenzutreffen. Auf Grund des Konkordates, das allen Kapitänen gemeinschaftliches Handeln zur Pflicht machte, mußte Jones sich fügen und langte am 2. Oktober in Texel an.

Als er die Rhede ansegelte, erschien ein englisches Geschwader von einem Dreidecker und drei Fregatten. Am Tage nach dem Gefechte waren sie auf dem Kampforte gewesen und hatten auf ihn Jagd gemacht, kamen jedoch einige Stunden zu spät. Der holländische Admiral wollte die Amerikaner nicht einlaufen lassen, doch Jones verwies auf den Zustand seines Schiffes und ließ sich nicht abweisen, während die Engländer ihn blockirten.

Jones ließ nun sofort die Reparatur der „Serapis“ in Angriff nehmen, eilte sodann aber nach Amsterdam, um den voraussichtlichen Beschwerden des englischen Gesandten persönlich zu begegnen. Er fand dort wie in ganz Holland und wie es auf Grund seiner heroischen Thaten bei einem ritterlichen Volke, das selbst die größten Seehelden zu den Seinen zählte, natürlich war, einen enthusiastischen Empfang. Dieser gestaltete sich dadurch noch sympathischer, daß Jones den Erbfeind Hollands, das überall verhaßte Albion, welches sich mit verletzendem Stolze die Herrschaft des Meeres anmaßte und sich für unüberwindlich hielt, gedemüthigt, seine Küsten mit Erfolg angegriffen und abermals nach blutigem, verzweifelten Kampfe mit bedeutend geringerer Macht eines seiner schönsten Schiffe genommen hatte. Aber auch weit hinaus über die Grenzen Hollands fand Jones' Sieg Widerhall Ebenso wuthsprühend und giftig wie die englische Presse ihn zu verkleinern und den „Piraten“ zu brandmarken suchte, der Englands Macht Trotz geboten, es in seinem Stolze so empfindlich getroffen und den Zauber seiner Unbesieglichkeit gebrochen hatte, — ebenso allgemein und ungemessen ertönte das Lob des kühnen Seemannes durch das ganze übrige Europa.

Dieser unbegrenzte Enthusiasmus schmeichelte aber nicht nur dem Ehrgeize und der Eitelkeit von Jones, sondern leistete auch der amerikanischen Sache selbst ungemein wichtige Dienste. Holland war durch Vertrag gebunden, mit England gegen jeden Feind desselben gemeinschaftliche Sache zu machen. Diese unter dem Druck der Verhältnisse eingegangene Verpflichtung wurde aber nur widerwillig und und mit Zähneknirschen von der Bevölkerung getragen. Sie suchte auf jede Weise sich derselben zu entledigen und bereits hatten die Generalstaaten Vorbereitungen getroffen, um der gegen Englands maritime Anmaßungen gerichteten bewaffneten Neutralität beizutreten, die sich unter Rußlands Aegide bildete. Ebenso waren schon mit Amerika soweit Verbindungen an-

geknüpft, daß der Kongreß einen Emissär mit dem Entwurfe eines Offensiv- und Defensivbündnisses hinüberschicken konnte. Leider wurde dessen Schiff von den Engländern genommen und man fischte die von ihm über Bord geworfenen Papiere wieder auf. Unter ihnen befand sich auch der bewußte Entwurf und seitdem war das Mißtrauen Englands gegen Hollands Vertragstreue erwacht. Letzteres kam dadurch jetzt in eine sehr schwierige Lage. Sobald der englische Gesandte seiner Regierung über das Einlaufen der Amerikaner Bericht erstattet hatte, forderte letztere von den Generalstaaten die Auslieferung der „Serapis" und „Scarborough" und ihrer Mannschaften, „die ein gewisser Paul Jones, Unterthan des Königs, Rebell und Pirat genommen habe", woraus dieser schließen konnte, was seiner geharrt hätte, wenn er in Feindes Hände gefallen wäre. Nach dem Buchstaben des Vertrages mußte Holland diesem Ansinnen Folge geben, aber wenn die Regierung es auch gewollt hätte, durfte sie es nicht unter dem Drucke der öffentlichen Meinung und verweigerte deshalb die Auslieferung. Nachdem die Generalstaaten überhaupt erst eine lange Zeit mit der Antwort gezögert, erklärten sie, daß sie seit einem Jahrhundert sich nie ein Urtheil über die Legalität fremder Prisen angemaßt und ihnen ihre Häfen auch nur in Fällen von Seenoth geöffnet habe, um sie alsdann unausgeladen wieder in See zu schicken. Ein solcher Fall liege hier vor und die Regierung könne nicht anders handeln, ohne ihren Grundsätzen untreu zu werden. Ebenso brauchten die Verwundeten, wie England verlangte, nicht zu ihrer Heilung hinübergeschickt zu werden, für diese sei hinreichend Sorge getragen.

Man hat behauptet, Franklin habe absichtlich für Holland diese Lage dadurch herbeiführen wollen, daß er Jones vorschrieb, seinen Seezug in Texel zu beendigen. Er wollte auf Grund einer der amerikanischen Flagge erwiesenen Gastfreundschaft auf eine offene Parteinahme der Niederlande, deren Volksstimmung ihm bekannt war, hinwirken. Wenn

dem so ist, gab der Erfolg dem weitblickenden Geiste des gelehrten Staatsmannes jedenfalls Recht, denn als England im folgenden Jahre Holland den Krieg erklärte, führte es als Hauptgrund des Bruches an, „weil es geduldet habe, daß ein amerikanischer Pirat mehrere Wochen in einem seiner Häfen verweilte, und weil es selbst einem Theile seiner Mannschaften die Besetzung eines Forts in Texel gestattete".

Der Prinz von Oranien hatte nämlich die englischen Verwundeten in ein Fort von Texel übersiedeln lassen. Da aber die holländischen Behörden jede Verantwortung für etwaiges Entkommen der Gefangenen ablehnten und die Sorge dafür Jones überließen, so besetzte dieser das Fort mit seinen Seesoldaten und steckte alle Gefangenen, deren Zahl sich auf 500 belief, hinein. Um aber auch jeden Zweifel nach außen hin zu beseitigen, daß es seine Gefangenen seien, schloß er mit Pearson einen Auswechselungsvertrag ab, der die Klausel enthielt, daß für jeden etwa desertirenden Engländer ein in England gefangen gehaltener Amerikaner ausgeliefert werden müsse.

Von allen Auszeichnungen, die Jones in wahrhaft überschwenglicher Weise zu Theil wurden, erfreute ihn jedoch keine so sehr, wie ein Brief des von ihm so hoch verehrten Franklin. Dieser schrieb ihm unter anderem: „Mehrere Tage nach der Ankunft Ihres Expreßboten wurde in Paris und Versailles nur von Ihrem Muthe, Ihrer Kaltblütigkeit und ausdauernden Tapferkeit in jenem furchtbaren und ungleichen Kampfe gesprochen und Sie dürfen mir glauben, daß auch der Eindruck auf mich kein geringer war," und weiter, was Jones mit besonderer Genugthuung erfüllt haben muß: „Ich bin unruhig wegen Ihrer Gefangenen und wünschte, sie wären sicher in Frankreich. Sie würden dann Ihr ruhmvolles Werk vollendet und allen in britischen Gefängnissen schmachtenden Amerikanern die langersehnte Freiheit zurückgegeben haben, da sich dort nicht so viele befinden, wie in Ihrer Gewalt sind."

Jones machte seinen Bericht über Landais. In Erwiderung desselben drückte Franklin seine und des französischen Hofes große Entrüstung über das Verhalten dieses Elenden aus. Er gab Befehl, ihn zu seiner Verantwortung nach Paris zu senden und ihn im Weigerungsfalle zu verhaften. Der Befehl traf Landais in Haag, wohin er von Amsterdam gegangen, um sich als Helden und Eroberer der „Serapis" zu zeigen, für den er sich überall ausgab. Neunzehn Offiziere, darunter mehrere von seinen eigenen, hatten die schwersten Anklagen gegen ihn erhoben. Trotzdem kümmerte er sich weder um Franklins Befehl noch um Jones, und erst als dieser ihn verhaften lassen wollte, ging er nach Paris.

Obwohl vorläufig von diesem Schurken befreit, war Jones' Lage keine beneidenswerthe. Die kombinirte spanisch-französische Flotte hatte das hohe Meer verlassen und sich nach Brest zurückgezogen, wodurch die Engländer freie Hand erhielten, um die Amerikaner scharf zu blockiren. Die holländische Regierung, welche zum Kriege noch nicht vorbereitet war, drängte auf Veranlassung des vom englischen Gesandten beeinflußten Prinzen von Oranien Jones zum Verlassen des Hafens, obwohl ihm andererseits alle mögliche Schwierigkeiten mit Bezug auf Ausrüstung und Verproviantirung in den Weg gelegt wurden und andauerndes schlechtes Wetter außerdem noch die Kommunikation mit dem Lande hemmte.

Um diese Kalamitäten zu beseitigen, beschloß endlich die französische Regierung, alle Schiffe, Prisen und Gefangenen des Geschwaders, mit Ausnahme der „Alliance", durch ihre Flagge zu decken und dadurch zugleich Holland aus der Verlegenheit zu reißen, in der es sich England gegenüber befand. Mochten politische Gründe diese Maßnahmen auch voll rechtfertigen, so erfuhr der arme Jones dadurch doch wieder eine bittere Enttäuschung. Nicht nur sah er sich plötzlich vom Geschwaderchef zum einfachen Kapitän der Alliance degradirt, sondern mußte auch die so theuer erkaufte „Serapis", das

schönste Schiff ihrer Klasse, hingeben, auf deren Deck er noch so manche Ruhmesthat zu vollführen gedacht hatte. Es war ein schwerer Schlag für ihn, der um so schlimmer traf, als er ebenso unerwartet wie unverdient kam. Einst war ja ein Schiff, wie die „Alliance" das Ziel seines Ehrgeizes gewesen, jetzt wo er durch Verkettung wunderbarer Umstände nach Jahren den Befehl über sie erhielt, konnte sie ihm um so weniger genügen, als er sie in Folge der seemännischen Unfähigkeit Landais' in einer grenzenlosen Verwahrlosung fand und ihre früheren guten Eigenschaften, wie z. B. ihr schnelles Segeln, durch unvernünftige Stauung und bauliche Veränderung systematisch ruinirt waren.

Die holländische Regierung ließ nun zwar die durch die französische Flagge gedeckten Schiffe in Ruhe, desto mehr drängte sie aber Jones. Sie verweigerte ihm auch seine Gefangenen und wenn er trotzdem 100 mit sich nahm, mußte er zu seinem Schmerze sehen, wie man die übrigen an Frankreich überließ. Wiederum wurde er dadurch um eine schöne Hoffnung ärmer. Franklin und er hatten bereits in der frohen Gewißheit gelebt, daß nun alle amerikanischen Gefangenen befreit würden, aber die englische Regierung hatte den zwischen Jones und Pearson geschlossenen Auswechselungsvertrag nicht genehmigt. Sie hoffte, die Gefangenen auf dem Wege der Schiffe nach einem französischen Hafen wieder zu nehmen und die Folge war, daß Frankreich die 400 Mann nicht gegen Amerikaner, sondern gegen Franzosen auswechselte.

Alle diese bitteren Erfahrungen ließen Jones eine tiefe Abneigung gegen die französische Regierung fassen, durch deren Wankelmuth und Unentschlossenheit er seit der Aufforderung, in ihre Dienste zu treten, so viele schmerzliche Kränkungen erlitten hatte. Wie er fühlte, geht aus einem um diese Zeit an seinen Freund, den amerikanischen Marineminister Morris, gerichteten Briefe hervor. „Ich bin nicht bekümmert darüber, daß meine Verbindung mit dem französischen Hofe aufhört. Während derselben hatte ich zehn

Chancen, Schande und Ruin einzuheimsen gegen eine, um Ehre zu gewinnen."

Ihm war jedoch noch eine neue Demüthigung vorbehalten. Der Minister Sartine ließ ihm durch den Herzog von Vauguyon einen französischen Kaperbrief für die „Alliance" anbieten. Dies brachte seinen Zorn zum Ueberkochen, und er wies die beleidigende Zumuthung in den stärksten Ausdrücken zurück. „Vielleicht giebt es viele Leute," schrieb er dem Herzog, „welche ein solches Anerbieten sich zur Ehre anrechnen würden, ich gehöre jedoch nicht zu ihnen. Mein Rang zählt zu den höchsten der amerikanischen Marine, wie tief müßte ich deshalb gesunken sein, um einen Kaperbrief anzunehmen. Es ist mir völlig unverständlich, wie mir der Hof eine solche Beleidigung anthun und mich für fähig halten kann, mich so herabzuwürdigen. Ich gestehe gern ein, daß ich das für meine bisherigen Thaten gewordene Lob nicht verdient habe, aber weit weniger noch eine solche Behandlung. Uebrigens bin ich sehr zufrieden, daß mir endlich die Augen über den Hof geöffnet sind und ich nun Lüge von Wahrheit zu unterscheiden vermag." Es war dies eine kühne Sprache, aber man muß gestehen, daß sie Berechtigung hatte, und die Antwort des Herzogs ließ auch zur Genüge erkennen, daß der Minister sich von ihr getroffen fühlte. Vauguyon schrieb in den schmeichelhaftesten Ausdrücken, stellte jede Absicht einer Beleidigung völlig in Abrede, machte alle möglichen Versprechungen für die Zukunft und suchte den Erzürnten auf jede Weise zu besänftigen.

Wenngleich diese Versprechungen nie gehalten wurden, die vielleicht vom Minister ernst gemeint doch sämmtlich an der Eifersucht der französischen Marineoffiziere scheiterten, deren Druck Sartine nachgab, so ließ Jones sich durch den Brief wenigstens milder stimmen und antwortete in freundlicherer Form, wenngleich er seine Beschwerde über die ihm gewordene schlechte Behandlung in Frankreich aufrecht erhielt.

Inzwischen war die Alliance seefertig geworden und

wurde nur durch Gegenwinde zurückgehalten. Jones befand sich zwischen zwei Feuern Der holländische Hafenadmiral drängte ihn in Folge englischer Drohungen mehr als je, den Hafen zu verlassen, und der französische Marinekommissar empfahl ihm ebenso dringend das Heißen der französischen Flagge. Dem ersteren ließ er durch seinen Flaggkapitän sagen, er sei bereit in See zu gehen, sobald der Lootse es für angängig halte, aber er habe die täglichen beleidigenden Drohungen satt und würde, wenn er sich auf der „Alliance" mit des Admirals Flaggschiff, obgleich dasselbe 64 Kanonen führe, auf See befände, dessen Insulten und Drohungen keinen Augenblick dulden. Die Annahme der französischen Flagge verweigerte er ebenso entschieden; er erkärte, unter keinen Umständen die amerikanische Flagge aufgeben zu wollen und beide Parteien ließen ihn in Folge seines energischen Auftretens auch fortan bis zu seinem wirklichen Absegeln in Ruhe.

Dies letztere erfolgte am 27. Dezember, nachdem endlich die schweren Stürme, die ihn so lange aufgehalten, nachgelassen hatten. Kurz vorher kreuzten nicht weniger als zwölf englische Linienschiffe und Fregatten vor den Mündungen des Texel, ebenso viele waren in Nordsee und Kanal vertheilt, um ihn abzufangen, aber er kehrte sich nicht daran, ging hinaus und widerlegte damit auf das Glänzendste alle Verdächtigungen, daß er aus Besorgniß vor den feindlichen Kreuzern so lange im Texel gelegen habe. Wahrscheinlich waren die schweren Blockadeschiffe durch die Stürme veranlasst, weiter nach See hinaus zu gehen; jedenfalls zog Jones Nutzen davon und segelte mit scharfem östlichen Winde so nahe unter den flämischen Bänken an der holländischen Küste entlang, wie seemännische mit Vorsicht gepaarte Kühnheit es gestatteten. Dadurch befand er sich luvwärts von den englischen Kreuzern und entging ihnen. Am folgenden Tage passirte er die Straße von Dover, segelte ganz nahe an den Godwinsänden, und mit wehender amerikanischer

Flagge an der englischen Flotte vorbei, die auf etwa dreiviertel Meilen Entfernung in den Dünen ankerte und ihren Augen nicht traute, als der verwegene „Pirat“, den sie hermetisch im Texel eingeschlossen glaubte, sie höhnend mit der Flagge grüßte. Ebenso passirte er am 29. Dezember die Insel Wight, um auch der dort auf der Rhede von Spithead liegenden Flottenabtheilung davon Kenntniß zu geben, daß man vergebens ihn zu fangen gesucht, und ging am 1. Januar 1789 windwärts und in Sicht von zwei Linienschiffen vorbei, die dort noch seinetwegen postirt waren, um glücklich aus dem Kanal zu kommen und das freie Meer zu gewinnen.

So war Jones denn endlich dem „Fegefeuer der Qualen“, wie er mit Recht seinen Aufenthalt im Texel nannte, entronnen. Wiederum lag ihm der Ocean für neue kühne Unternehmungen offen und wohl mochte er das neue Jahr in der Hoffnung begrüßen, daß es ihm weniger Kummer und Trübsal bringen würde als das vergangene, wenn es auch unmöglich ruhmvoller für ihn werden konnte. Wenn diese Hoffnung leider wiederum bitter getäuscht werden sollte, war er in der neugewonnenen Freiheit wenigstens für den Augenblick froh und befriedigt und gab, wie meistens in solcher Stimmung seinen Gefühlen poetischen Ausdruck. Diesmal galt seine Muse einer jungen Dame, Fräulein Dumas im Texel. Sie hatte sein für Frauenschönheit sehr empfängliches Herz bestrickt und sein lyrischer Erguß war die Antwort auf ein von jener Dame an ihn selbst gerichtetes Gedicht, in dem sie ihn mit „Seekönig“ angeredet zu haben scheint. Wenn seine Ode auch nicht eine außergewöhnliche poetische Begabung verräth, so zeigt sie doch wie viele andere seiner dichterischen Versuche feines Gefühl, hohe Geistes- und Herzensbildung, sowie eine beneidenswerthe Gewandtheit in der Beherrschung der Sprache und des Ausdrucks.

Nach vierzehntägigem Kreuzen im biscayischen Meerbusen mußte er wegen eines schweren Sturmes nach Corunna einlaufen, wo ihn die spanischen Behörden mit größtem Ent-

gegenkommen behandelten. Als er jedoch in See gehen wollte, hatte er wieder einen Kampf mit dem schlechten Geiste seiner Leute zu bestehen, der schon so oft seine Kräfte lahm gelegt und meistens in den ungeregelten politischen Zuständen Amerikas seinen Grund hatte. Der Kongreß war zu jener Zeit sehr arm und hatte im Auslande ebenso wenig Kredit. Ueber die gemachten Prisen war noch nicht disponirt und Jones befand sich deshalb in ewiger Geldverlegenheit. In Amsterdam hatte er sowohl von Amerika wie von Frankreich nur eine kleine Summe als Vorschuß erhalten, so daß er seinen Leuten nur je einen und den Offizieren fünf Dukaten auszahlen konnte. Dies war im Verhältniß zu den wirklichen Bedürfnissen, namentlich für die völlig entblößten Mannschaften des „Armer Richard" so lächerlich wenig, daß Viele das Geld sofort über Bord warfen und sowohl bei Offizieren wie Mannschaften der Verdacht aufkeimte, Jones habe den größten Theil des Geldes für sich behalten, wodurch ihm jedoch Unrecht geschah. Einer der schönsten Züge von Jones Charakter war gerade sein warmes Mitgefühl für die Leiden seiner Mitmenschen und Untergebenen. Dies hat er während seines ganzen Lebens stets bethätigt und nichts lag ihm ferner, als sich auf Kosten Anderer zu bereichern. Es war ihm damals noch gelungen, den Unmuth der Besatzung zu beschwichtigen, jetzt brach er aber in verstärktem Maße von Neuem hervor und die Leute weigerten sich, den Anker zu lichten, bevor ihnen nicht ein Theil ihres Prisengeldes ausgezahlt sei. Jones fand sich in der schlimmsten Lage, da er selbst gänzlich ohne Geld war, und nur mit größter Mühe konnte er die Leute bewegen, zu ihrer Pflicht zurückzukehren Sie ließen sich endlich von ihm überreden, und er segelte nach L'Orient, wo er am 10. Februar einlief. Seine Gesundheit hatte durch die Winterstürme und die schweren Strapazen des letzten Jahres sehr gelitten und durch das viele Wachen waren seine Augen so entzündet, daß er auf das Dringendste ärztlicher Be-

handlung bedurfte, um der Gefahr des Erblindens zu entgehen. Er verließ deshalb sofort das Schiff, um am Lande die nöthige Ruhe zu seiner Wiederherstellung zu finden.

Mit seiner Ankunft in L'Orient war Jones an einem Wendepunkt seines Lebens angelangt. Bis dahin ging er den Weg eines wahrhaften Helden und verdiente mit vollem Recht die Bewunderung, welche ihm in so hohem Maße entgegengebracht wurde. Die weniger vortheilhaften Seiten seines Charakters waren durch die guten Eigenschaften, für deren Entwicklung sich ihm ein günstiges Feld geboten, gänzlich in den Hintergrund gedrängt und er erschien fast wie ein Bayard „ohne Furcht und Tadel"; von jetzt an jedoch erblicken wir ihn in absteigender Linie. Er hatte den Höhepunkt seines Ruhmes erreicht und verstand es nicht, sich darauf zu halten. Maßloser Ehrgeiz, Eitelkeit und übergroße Neigung zu galanten Abenteuern führten ihn auf Irrwege und verdunkelten das glänzende Bild, das er der Welt von sich gezeigt hatte.

Wenn bisher die Enttäuschungen und Kränkungen, die er in so reichem Maße erfahren, fast sämmtlich unverdient waren und nur dazu führen konnten, unsere Sympathie für den heroischen Seemann zu vermehren, der trotzdem so Großes leistete, so wird späterhin bei ähnlichen Anlässen unsere Theilnahme an ihm geringer. Wir müssen uns sagen, daß er die ihm zustoßenden Unfälle meistens selbst verschuldet hat und nicht ohne Bedauern sehen wir ihn allmälig, wenn auch nicht äußerlich, so doch innerlich, von der Höhe herabsinken, zu der er sich in unserm Geiste aufgeschwungen.

In L'Orient fand Jones die „Serapis" vor, während die „Scarborough" nach Dünkirchen gebracht war. Sein brennendster Wunsch gipfelte darin, erstere in amerikanischen Besitz übergehen zu sehen und er ersuchte Franklin auf das Dringendste, sie zu kaufen. Dessen Dispositionsfonds war jedoch so knapp bemessen, daß der Gedanke daran vollständig aufgegeben werden mußte und aus gleichem Grunde ver-

pflichtete der Gesandte auch Jones, die von diesem als theils nöthig, theils wünschenswerth vorgeschlagenen Reparaturen und Aenderungen an der „Alliance“ auf das äußerste Maß zu beschränken, um so mehr als sie so bald wie möglich mit Waffen und Uniformsgegenständen nach Amerika segeln sollte, deren man drüben auf das Nöthigste bedurfte. Jones versprach zwar, Franklins Wünschen in letzterer Beziehung nachzukommen, trotzdem ließ er aber alle Aenderungen an dem Schiffe vornehmen, die er von Anfang an in Aussicht gehabt und deren Motiv vielfach nur sein eigener seemännischer Geschmack war. Er setzte dadurch nicht nur Franklin hinsichtlich des Geldpunktes in große Verlegenheit, sondern zog sich mit Recht auch dessen Unwillen zu, weil dadurch die Verschiffung der Kriegsvorräthe bedeutend verzögert wurde. Jones handelte hier offenbar pflichtwidrig, indem er das Staatswohl seinen persönlichen Wünschen und Ansichten unterordnete, und als ob darauf die Strafe auf dem Fuße folgen sollte, erwuchsen ihm aus seinem längeren Bleiben die größten Unannehmlichkeiten, die vermieden worden wären, wenn er seine Schuldigkeit gethan und Franklins Anordnungen beachtet hätte.

Er sollte mit der „Alliance“ noch ein zweites amerikanisches Schiff convoyiren und mehrere Amerikaner auf letzterem als Passagiere mitnehmen. Unter diesen befand sich auch der Kommissar Lee, mit dem Jones früher wegen des protestirten Wechsels hart zusammengekommen war. Nach einigen Monaten, während welcher noch beständig an dem Schiffe geändert wurde, erschien auch Landais in L'Orient. Er wurde von der französischen Regierung scharf überwacht, wollte sich dieser ihm lästigen Kontrolle entziehen und bat auf Grund seines amerikanischen Patentes Franklin um Erlaubniß, sich auf einem Handelsschiffe nach Amerika begeben zu dürfen, um sich, wie er sagte, dort einem Kriegsgerichte zur Aburtheilung seines Verhaltens in der Serapisaffaire zu stellen. Franklin, dem sehr daran gelegen war, diesen

turbulenten Menschen los zu werden, gewährte die Erlaubniß, aber in L'Orient eingetroffen, trieb jener die Unverschämtheit so weit, daß er jetzt vom Gesandten die Wiedereinsetzung in seine Stelle als Kommandant der „Alliance" forderte, die ihm der Kongreß verliehen habe und ihm auch nur von diesem wieder genommen werden könne. Der sonst so sanfte und liebenswürdige Franklin gerieth durch diese Frechheit in solchen Zorn, daß er ihm unter Anderem schrieb. „Ich halte Sie für einen so unklugen, zänkischen und händelsüchtigen Menschen selbst Ihren besten Freunden gegenüber, daß Friede Ordnung und ruhige Disciplin, wie sie für jeden Erfolg nothwendig sind, dort unmöglich werden, wo Sie befehlen. Hätte ich zwanzig Kriegsschiffe zu vergeben, so würden Sie keines erhalten und ebenso wenig die „Alliance."

Unglücklicher Weise hatte Landais jedoch eine bessere Meinung von sich selbst, als Franklin und andere Leute und er beschloß das, was ihm von kompetenter Behörde verweigert wurde, auf dem Wege der Intrigue zu erreichen. Er fand für seine Zwecke einen Komplicen in Lee, der nicht nur aus Haß gegen Jones, sondern auch gegen Franklin, an dessen Stelle er Gesandter zu werden gehofft hatte, ihm willig seine Unterstützung lieh.

Anfang April 1780 war die „Alliance" endlich segelfertig. Offiziere und Mannschaften drangen jedoch darauf, vor dem Fortgehen ihre Prisengelder zu erhalten. Jones unterstützte diese berechtigten Wünsche und auch Franklin that alles Mögliche dafür, begegnete dabei aber ungeahnten Schwierigkeiten. Die beiden werthvollen Prisen, welche gegen den Befehl von Jones durch Landais nach Bergen geschickt waren, hatte die dänische Regierung auf Verlangen Englands an letzteres ausgeliefert und damit war ihr Werth von 40,000 £ für Jones' Geschwader verloren. In Bezug auf „Serapis" und „Scarborough" erbot sich die französische Regierung diese abschätzen zu lassen und Beide zu dem Preise zu übernehmen. Um jedoch die „Alliance" durch die mit dem

Verfahren verbundenen Formalitäten nicht aufzuhalten, ermächtigte Franklin Jones 20,000 Livres Vorschuß zu entnehmen und sie vorläufig an seine Mannschaften auf Abschlag zu geben. Damit würden Letztere wohl einverstanden gewesen sein, doch nun begannen Landais und Lee ihr Werk, indem sie die Leute aufhetzten und sie zu einer schriftlichen Erklärung an Franklin veranlaßten, daß sie vor Empfang ihrer vollen Prisengelder nicht in See gehen würden. In dieser Verlegenheit beschloß Jones in einer unglücklichen Stunde selbst nach Paris zu gehen und durch persönliches Erscheinen auf eine schleunige Erledigung der Sache einzuwirken. Der perfide Lee rieth ihm am meisten zu diesem Entschlusse, um inzwischen im Trüben zu fischen, und Jones war so unvorsichtig, ihm nicht zu mißtrauen, sowie er überhaupt einen unverzeihlichen Fehler beging, sein Schiff in diesem kritischen Momente zu verlassen. Ohne Zweifel redete er sich ein, daß die Sorge für seine Mannschaft der eigentliche Zweck seiner Reise sei. Bei seiner Eitelkeit lag jedoch auch bestimmt das Motiv im Hintergrunde, sich noch einmal in dem durch den glücklichen und kühnen Durchbruch der „Alliance" vermehrten Glanze seiner Glorie in Paris zu zeigen, wo er schon früher von schönen Lippen berauschende Lobeserhebungen vernommen hatte, die seine Sinne bestrickten. Es war die Schwäche eines Helden und nur zu bedauern, daß er sich ihr zu sehr hingab; Paris wurde sein Capua.

Sartine selbst schien ihm mehr kühl entgegen zu treten, wohl im Bewußtsein seiner zweifelhaften Handlungsweise gegen ihn, desto wohlwollender und freundlicher empfing ihn jedoch der König und fand er überhaupt am Hofe, so oft er dort erschien, eine so auszeichnende Aufnahme, daß sie nur auf hoher Achtung vor seiner Persönlichkeit begründet sein konnte. Die ersten Kreise des Landes suchten eifrig seine Bekanntschaft, erwiesen ihm ehrende Freundschaft und nicht zum geringsten war er der Gegenstand größten Interesses für das schöne Geschlecht, dem er selbst außerordentlich zugethan war.

Seine körperlichen und geistigen Eigenschaften machten dies Interesse erklärlich. Von einnehmendem Aeußern verband er mit Beherrschung der französischen Sprache ausgesprochenes Talent für Musik und Poesie sowie feine Formen, wie man sie im Allgemeinen bei den damaligen Seeoffizieren nicht häufig fand, und hatte er das Streben, möglichst gut zu gefallen. Dazu trat sein Heldenruhm und eine Art, den Damen seine Huldigungen darzubringen, die ebenso ritterlich wie natürlich, doch von den am Hofe üblichen Formen abwich, aber gerade deshalb günstig aufgenommen wurde. Es konnte mithin nicht fehlen, daß er bei den Damen viel Glück machte. Namentlich waren es drei, die Frau des Präsidenten D'Ormay, eine Gräfin von Lavendahl und eine Madame T. eine natürliche Tochter Ludwigs XV., welche nähere Beziehungen mit ihm anknüpften, die bei der letzten sogar zu dem intimsten Verhältnisse führte. Es geht dies klar aus seinen Briefen und Gedichten hervor, in denen er Madame T. mit „Delia" bezeichnet. Ihre eigenen ebenfalls erhaltenen Briefe an Jones athmen eine so leidenschaftliche Liebe und Hingabe, daß es nicht zu verwundern ist, wenn dies Verhältniß die Grenze des Platonischen überschritt.

Briefe einer in Versailles lebenden Engländerin, die damals die Runde durch die englische Presse machten, sprechen sich über Jones ebenfalls ungemein vortheilhaft aus. Sie schildert ihn als einen Mann von hervorragenden Geistesgaben und ungemeiner Liebenswürdigkeit, sagt, daß alle Damen der guten Gesellschaft für ihn schwärmten, erzählt, daß die Gräfin von Lavendahl ein sprechendes Bild von ihm gemalt habe und schließt ihren letzten Brief: „Kurz es ist einer der liebenswürdigsten Seewölfe, dem man zu begegnen wünschen könnte."

Das erwähnte Bild befindet sich in Amerika und die dieser Abhandlung vorgesetzte Vignette ist eine gute Kopie desselben.

Während indessen Jones sich von den Pariser Damen

bezaubern ließ, ging am Bord seines Schiffes alles drunter und drüber. Lee und Landais conspirirten weiter und das erste Anzeichen ihres Erfolgs war ein von den Offizieren der „Alliance“ an Franklin gerichteter Brief mit Klagen, daß sie weder Gehalt noch Prisengelder erhielten, während das Schiff segelfertig sei. Franklin erwiderte, daß auf die Löhnung 20000 Livres für den ersten Bedarf angewiesen seien, mit dem Rest und den Prisengeldern müssten sie warten, bis sie nach Amerika kämen, da der Verkauf der Prisen noch einige Zeit beanspruchen würde, wenn diese nicht für ein Spottgeld hingegeben werden sollten. Der zweite Schritt war ein Schreiben Landais' an Franklin, dessen demüthigende Antwort auf seinen ersten Brief er gänzlich ignorirte. Er forderte darin abermals die Wiedereinsetzung in sein Kommando und fügte eine von 115 Matrosen unterschriebene Eingabe bei, in der diese erklärten, sie würden nicht ohne sechsmonatliche Löhnung und volle Prisengelder fortgehen, und gleichfalls verlangten, daß ihr rechtmäßiger Kapitän Landais wieder eingesetzt würde. Daß dieser der Urheber der Meuterei war, ging klar aus seiner eigenen Unterschrift auf der Eingabe hervor. Das lange Ausbleiben von Jones, der im Banne schöner Augen schmachtete, hatte es ihm leicht gemacht, Letzteren bei seiner Mannschaft zu verleumden. Auch 14 Offiziere schrieben an Franklin, nach ihrer Ansicht sei es der Wunsch der ganzen Mannschaft, Landais zurück zu haben um so mehr, als sein Benehmen bei Scarborough mißdeutet sei und er außerdem nach den Dienstvorschriften der amerikanischen Marine und einem juristischen Gutachten des Kommissars Lee nicht aufgehört habe, ihr legaler Kapitän zu sein. Diese sauberen 14 Offiziere befanden sich eben in jenem Kampfe an Bord der „Alliance“ und wurden als Theilnehmer der Schande zu Sympathien für Landais und Haß gegen Jones gedrängt, der ihr Benehmen gebrandmarkt hatte.

Als dieses Schreiben in Paris eintraf, war Jones schon nach L'Orient zurückgeeilt. Landais' Brief und die Eingabe

der 115 Matrosen hatten ihn endlich aufgerüttelt; er sah, daß es sich darum handelte, ihn um sein Kommando zu bringen und er riß sich aus den Armen seiner Delia.

Franklin theilte ihm sofort den Stand der Dinge nach L'Orient mit. „Sie werden wahrscheinlich große Unannehmlichkeiten haben," schloß er seinen Brief, „im Kampfe haben Sie Ihre Geschicklichkeit bewiesen, zeigen Sie, daß Sie zum Charakter eines großen Feldherrn auch die nothwendige Ergänzung besitzen, Geschick in der Politik." Gleichzeitig sandte er einen von ihm erwirkten Befehl an die Behörden von L'Orient zur sofortigen Verhaftung Landais' als Emigranten ohne Erlaubniß und als solcher nach französischem Gesetz strafbar. Ebenso ordnete er an, daß alle Matrosen welche die Eingabe unterschrieben hatten, keinen Vorschuß auf Prisengelder erhalten sollten.

Ehe dieses Schreiben seine Bestimmung erreichte, war jedoch die Krisis bereits eingetreten und Jones aus seinem Kommando hinausmanövrirt. Sofort nach seiner Ankunft ging er an Bord der „Alliance", um mit ihr, dem von der französischen Regierung hergeliehenen Transportschiffe „Ariel" und einem amerikanischen Convoy zu segeln. Sein Empfang war achtungsvoll und er fand willigen Gehorsam. Er ließ die Mannschaften antreten, verlas seine Bestallung als amerikanischer Kapitän sowie den Befehl Franklins, mit der „Alliance" nach Philadelphia zu segeln und forderte Jeden auf, seine etwaigen Klagen vorzubringen. Da Niemand vortrat, glaubte Jones die Disciplin hinlänglich gesichert und und begab sich sorglos an Land, um mit dem Arsenaldirektor dienstliche Geschäfte zu erledigen. Sobald er aber den Rücken gekehrt, brach das Komplott aus. Ein Brief Landais' an den ersten Lieutenant traf ein, in dem jener die durch ein Gutachten Lee's unterstützte Behauptung aufstellte, daß er durch Kongreßbeschluß der allein legale Befehlshaber der „Alliance" sei und befahl, Jeden, der sonst das Schiffskommando übernehmen wolle, mit Gewalt daran zu

hindern. Der mit in das Komplott verwickelte erste Lieutenant ließ diesen Brief der Mannschaft vorlesen, während die auf Seiten Jones' stehenden früheren „Richard" Offiziere sich unten in der Kajüte bei Tisch befanden. Die Leute, welche vorher bearbeitet waren und auch nicht wußten, daß das Gutachten von Lee von falschen Voraussetzungen ausging und die ausschlaggebende Thatsache verschwieg, daß laut eines späteren Kongreßbeschlusses die „Alliance" der unbeschränkten Verfügung Franklins unterstellt war, erklärten sich jetzt alle für Landais. In diesem Augenblick erschien letzterer wie deus ex machina an Bord und nahm unter dem Hurrah der Mannschaft von dem Schiffe Besitz Als die „Richard"-Offiziere sich infolge des Lärms an Deck begaben, fanden sie eine vollendete Thatsache vor und wurden ohne viel Ceremonie von Landais an Land geschickt.

Sobald Jones dies vernahm, ging er nach Paris. Dort erfuhr er, daß bereits der Befehl zum Festhalten der „Alliance" und zur Verhaftung Landais' abgegangen sei. Anstatt sogleich nach L'Orient zurückzukehren, blieb er unbegreiflicher Weise sechs Tage fort und verbrachte zwei davon in Versailles. Bei seiner endlichen Ankunft war die „Alliance" zwar in der Nacht vorher auf die innere Rhede hinausgegangen, konnte aber nicht weiter, weil der Kommandant des das enge und noch dazu gesperrte Fahrwasser zur äußeren Rhede beherrschenden Forts den Befehl hatte, das Schiff sofort in Grund zu schießen, wenn es den Versuch machen sollte, in See zu gehen.

Jones hatte jetzt die „Alliance" vollständig in seiner Gewalt, aber unbegreiflicher Weise bat er dringend von der Ausführung des Befehls Abstand zu nehmen, um wie er dies später in einem Briefe an Franklin zu begründen suchte, nicht seinen Ruhm zu beflecken. „Hätte ich mich," schrieb er „eine Stunde länger schweigend verhalten, so würde das Schreckenswerk geschehen sein. Ihr menschliches Gefühl wird deshalb meine Handlungsweise rechtfertigen, durch welche ich

eine That verhinderte, die mich für den Rest meines Lebens elend gemacht haben würde"

Das klingt auf den ersten Anblick recht erbaulich, wirft aber auf Jones Charakter kein gutes Licht, denn offenbar schauspielerte er dabei. Kaum ein Kommandant würde unter solchen Umständen es gewagt haben, ein enges gesperrtes Fahrwasser unmittelbar unter den Kanonen einer Festung zu forciren, am allerwenigsten aber der ausgesprochene Feigling Landais. Wenn Jones deshalb ernstlich darum zu thun war, das Kommando des Schiffes wieder zu bekommen, so hätte er mit den „Richard"-Offizieren und eventuell unterstützt von den französischen Behörden einfach an Bord gehen können. Nach seinem Vorleben ist der Gedanke ausgeschlossen, daß es ihm dazu an persönlichem Muthe gefehlt habe, um so mehr als wenig oder keine Gefahr dabei war. Offiziere und Mannschaft würden Angesichts der Verhältnisse unbedingt zum Gehorsam zurückgekehrt, Landais verhaftet sein und damit die Sache ein Ende gefunden haben. Jones wollte vielmehr gar nicht mit der „Alliance" fort; Paris mit seinen verführerischen Reizen fesselte ihn an Frankreich, in den Armen seiner Delia wurde er sich und seiner Pflicht untreu und auch seine Eitelkeit spielte dabei eine Rolle. Unmittelbar nach dem er Franklin von dem Geschehenen in Kenntniß gesetzt, schlug er ihm dringend vor, die inzwischen für den Preis von 240,000 Livres in den Besitz des Königs übergegangene, „Serapis" zu leihen, um damit die von Washington so schmerzlich erwarteten Kriegsvorräthe, welche der „Ariel" nicht fassen konnte, nach Amerika zu bringen. Das Projekt wurde von ihm so schnell und fertig ausgearbeitet vorgelegt, daß es unbedingt schon lange vorher entworfen war und sein unbegreifliches Zögern, so wie seinen endlichen Verzicht auf die „Alliance" erklärt. Er wollte die Trophäe seines großen Sieges nach Amerika bringen und sich in ihrem Glanze sonnen. Das hätte ihm allenfalls noch verziehen werden können, doch eine andere Schwäche, die er schon früher, bei dieser Gelegen-

heit aber in krasser Weise zeigte, heftet seinem Charakter einen häßlichen Makel an.

Wo Jones es nur immer möglich machen konnte, ließ er sich von hochstehenden Personen empfehlende Zeugnisse ausstellen und war dies eine wahre Manie von ihm. Als er z. B. in Paris von Landais' Machinationen gegen ihn auf der „Alliance" erfuhr, ging er dennoch nicht eher nach L'Orient, bevor er nicht von Franklin und dem Marineminister „Führungszeugnisse" erhalten hatte, die er dem Kongresse vorzulegen wünschte. Er hätte damit zufrieden sein können, denn Beide waren sehr ehrenvoll für ihn. Franklin hatte geschrieben, daß Jones Thaten wirksamere Empfehlungen seien, als er zu geben vermöge und Sartine sprach aus, daß der König ihn beauftragt habe, Jones zum Beweise der wegen seiner ausgezeichneten Dienste ihm gezollten Hochachtung nicht nur das militärische Verdienstkreuz, sondern auch in seinem Namen ein Schwert mit goldenem Griff zu übergeben, das in keine besseren Hände gelegt werden könne. Das war ihm jedoch nicht genug, er wollte nicht nur seinen Heroismus, sondern auch seine Humanität schwarz auf weiß verherrlicht sehen und schämte sich nicht, nach allem Vorangegangenen sich von Landais und dessen Offizieren vor dem Abgange der „Alliance" darüber eine Bescheinigung ausstellen zu lassen, welche Vorbereitungen zum Festhalten des Schiffes getroffen seien und wie nur seine eigene bewunderungswerthe Großherzigkeit deren Rückgängigmachung veranlaßt habe. Ebenso unbegreiflich und gradezu albern war sein Benehmen, sich dem nach der Außenrhede gegangenen Landais gegenüber noch als Vorgesetzter zu geriren und ihm noch allerlei Befehle zu ertheilen, von denen dieser natürlich keine Notiz nahm. Er erhielt nur beleidigende Antworten und als er seine Koffer requirirte, kamen diese erbrochen an Land, seine Papiere waren durcheinander geworfen und viele von ihnen fehlten. Endlich hörte dies widerliche Zwischenspiel, bei dem Jones sich leider so herabwürdigte, auf. Landais segelte mit

der „Alliance" und führte eine Menge Leute von der alten „Richard" Besatzung, die zu Jones standen, in Eisen geschlossen mit sich.

Letzterer sah sich jetzt aber in seinen geheimen Hoffnungen getäuscht und kam mit Recht vom Pferd auf den Esel. Franklin verhielt sich gegen seine Vorschläge bezüglich der „Serapis" durchaus ablehnend und beauftragte ihn in den „Ariel" so viel Vorräthe einzuladen, wie dieser zu fassen vermöge und damit schleunigst nach Philadelphia zu segeln, da man ihrer auf das Dringendste bedürfe. So hatte es Jones denn vom Befehlshaber eines Geschwaders hauptsächlich durch eigenes Verschulden zum Führer eines Transportschiffes gebracht. Anstatt aber den Befehl Franklins auszuführen und seine Schuldigkeit als Offizier und Patriot zu thun, scheint er sich einen ganzen Monat mehr mit Korrespondenz mit den Pariser Damen, als mit der schnellen Ausrüstung das „Ariel" beschäftigt zu haben und diese sämmtlich in Abschrift erhaltenen Briefe sprechen nicht gerade sehr für seine Bescheidenheit. Sein Ruhm war ihm zu Kopf gestiegen und das stets wiederkehrende Thema in jenen Briefen sind die außerordentlichen Thaten, die er noch vollführen und von denen das Weltall ertönen werde. Neben dieser selbstverherrlichenden Koresspondenz mit Damen, war er aber auch unerschöpflich im Entwerfen aller möglichen Pläne zur Schädigung Englands und sandte diese dem Premierminister Graf von Vergennes. Trotz seiner früheren Betheuerungen, nichts mehr mit der französischen Regierung zu thun haben zu wollen, betrachtete er sich jetzt wieder in seltener Inkonsequenz als noch in Diensten Frankreichs stehend und schien kaum die feine Abweisung des Ministers verstehen zu wollen, der zwar seine Pläne billigte, aber hinzufügte, daß sie auf das Beste unterstützt werden würden, wenn Jones wieder mit einem Geschwader in den europäischen Gewässern erschiene.

Endlich mochte er doch wohl einsehen, daß er vergebens auf ein besseres Kommando wartete und da auch Franklins

Langmuth sich zu erschöpfen drohte, segelte er am 7. Oktober 1786 nach Amerika ab. Die Zauberfäden Delia's waren jedoch zu fest geknüpft, um ihn schon so bald frei zu lassen und wenn diesmal ihn auch höhere Gewalt in den eben verlassenen Hafen zurück führte, ließ er es sich nur zu gern gefallen.

Noch unter der Küste wurde er von einem so furchtbaren Orkan überfallen, daß sein Schiff nur durch ein Wunder erhalten blieb, wenn gleich seine vollendete Seemannschaft, seine Ruhe und Kaltblütigkeit wesentlich dazu beitrugen.

Er befand sich beim Vorgebirge Penmarque und etwa eine Meile von einem höchst gefährlichen Felsenriff, als der Sturm mit solcher Gewalt losbrach, daß Jones sämmtliche Segel fort nehmen mußte. Trotzdem legte der allein gegen die kahlen Masten und Raaen wirkende Wind das tief geladene Schiff so schief, daß oft die Leeverschanzung im Wasser schleppte und bei dem furchtbaren Rollen selbst die Spitzen der Unterraaen die Wellen berührten. Es war zu dunkel, um das Land oder das Riff zu sehen, doch an dem Loth, das Jones selbst häufig warf, zeigte sich die schnell abnehmende Wassertiefe. Es fehlte an Platz, um vor dem Winde herumzugehen; das Schiff leckte, eine Pumpe versagte und die Vernichtung schien unvermeidlich „Nie vorher," sagt Jones in seinem Bericht, „habe ich die furchtbare Majestät von Sturm und Schiffbruch so verstehen gelernt." Als letztes Hülfsmittel blieb das Ankern. Der stärkste Anker fiel, aber er hielt nicht einmal so viel, um den Kopf des Schiffes in den Wind zu bringen. Auf der Seite liegend trieb es dem unheilvollen Riffe immer näher. Auch daß man zwei Kabeltaue auf einander steckte, half nicht. Dann kappte man den Fockmast, nun hielt der Anker und das Schiff schwang in den Wind. Während letzteres auf der Seite lag und rollte, hatte sich der Fuß des Großmastes gelöst und jetzt, als jenes in der hohen See schwer auf und nieder zu stampfen begann, flog der Mast so hin und her, daß Jones fürchten

mußte, er würde sich durch den Boden arbeiten. Er ließ ihn deshalb kappen, doch, ehe dies noch ausgeführt war, brach er bei einer außergewöhnlich heftigen Bewegung des Schiffes, stürzte nach hinten und nahm den Besanmast in seinem Falle mit. Nun wurden die Schwankungen des „Ariel" so gewaltig, daß selbst die geübtesten Seeleute sich nicht auf den Füßen zu halten vermochten. In dieser furchtbaren Lage blieb das auf seinen Rumpf reducirte Schiff zwei Tage und drei Nächte in unmittelbarer Nähe windwärts vom Riff, bei dessen Berührung es zu Atomen zerschellt sein würde. Erst dann ließ der Sturm nach, man konnte das Wrack klaren, Nothmasten aufrichten und in dem traurigen Zustande nach L'Orient zurückkehren. Das Wetter hatte die ganze Küste in schrecklicher Weise heimgesucht; überall war dieselbe mit Wrackstücken und Leichen bedeckt und selbst im Hafen von L'Orient wurden die Schiffe von ihren Ankern gerissen. Trotz alle dem hatte der „Ariel" kein Menschenleben eingebüßt und dies war Jones seemännischer Tüchtigkeit und seiner Vorsicht zu danken, mit der er von jeher handelte, wenn es galt seine Untergebenen vor Unglück zu bewahren.

Im Hafen begann er sofort wieder seine ausgebreitete Korrespondenz. „Ich bin ohne Lorbeeren," schrieb er an Franklin, „zurückgekehrt und was noch schlimmer ist, ohne im Stande gewesen zu sein, der ruhmvollen Sache der Freiheit einen Dienst zu leisten." Höchst wahrscheinlich würde dies aber der Fall gewesen sein, wenn er früher während der guten Jahreszeit gesegelt wäre, wozu er bei größerem Pflichtgefühl im Stande war. An Madame D'Ormay drückte er sich poetischer aus. „Ich weiß nicht, weshalb sich Neptun so erzürnt zeigte, es sei denn, weil ich mit einer so unbedeutenden Macht erschien." Auch vom Pläne machen war er nicht kurirt und unterbreitete dem neuen Marineminister de Castries und Andere allerlei Vorschläge, da Franklin entschieden seine Mitwirkung versagte. Ueberall bekam er jedoch ablehnende oder ausweichende Antworten. Nur ein Trost

wurde ihm in diesen Unannehmlichkeiten. Er hörte, daß Offiziere und Mannschaften der „Alliance“ Landais schon unterwegs von seinem Posten entfernt hatten und daß er nach Ankunft in Philadelphia als wahnsinnig aus dem Marinedienste entlassen sei.

Nach abermaligem zweimonatlichen Aufenthalte in Frankreich, den er länger hinaus zog als nöthig war, segelte Jones endlich am 18. Dezember. Seine Mannschaft bestand zumeist aus Engländern und war so unzuverlässig, daß er sie stets durch Seesoldaten überwachen lassen mußte. Trotzdem lockte er einen ihm begegnenden englischen Kreuzer „Triumph“, von der Größe des „Ariel“ aber besseren Segler, durch List in seine Nähe, um sich mit ihm zu schlagen. Als er ihn in Sprechweite hatte, forderte er den Kapitän auf, zu ihm an Bord zu kommen und gab ihm auf dessen Weigerung aus nächster Nähe seine Breitseite und Feuer aus den Toppen, dessen gute Wirkung er bei der „Serapis“ erprobt hatte. Der überraschte Engländer leistete nur wenig Widerstand und strich nach einer Viertelstunde die Flagge. Die Mannschaften des „Ariel“ begrüßten die Prise mit drei Hurrahs aber diesmal zu früh. Der „Triumph“ war vor dem Bug des „Ariel“ aufgeschossen und machte plötzlich, als er sich nicht mehr den Breitseiten des Amerikaners ausgesetzt sah Segel, um zu entfliehen. Jones verfolgte ihn zwar, doch segelte der Engländer so viel besser, daß er entkam. Außerdem hatte dieser Fehlschlag noch ein unangenehmes Nachspiel. Die in ihrer Hoffnung auf Prisengeld getäuschten englischen Mannschaften revoltirten und suchten das Schiff zu nehmen. Nur mit Aufbietung aller Energie wurde Jones ihrer Herr, ließ zwanzig der hauptsächlichsten Meuterer in Eisen setzen und langte dann endlich Mitte Februar 1781 nach fast 3½ jähriger Abwesenheit von Amerika in Philadelphia an.

Hier gestaltete sich sein Empfang anfänglich nicht sehr enthusiastisch. Sein langes Ausbleiben mit den Kriegsvorräthen, wodurch Washington in die ernstlichsten Verlegenheiten

gerathen war, wurde zum Gegenstand einer Untersuchung gemacht und er zu einem Rechtfertigungsberichte aufgefordert. Ehe er denselben einreichte, hielt er es aber für angemessen, den im Auftrage des Königs Ludwig von Sartine an den Kongreß-Präsidenten gerichteten Brief vorzulegen, den er sich vor der Abfahrt von L'Orient vorsichtiger Weise zu verschaffen gewußt. Die Wirkung blieb nicht aus. Der Kongreß ertheilte ihm großes Lob für sein Verhalten, namentlich aber für seinen Sieg über die „Serapis" und bewilligte ihm die Erlaubniß zur Anlegung des Militär-Verdienst-Kreuzes. Dieses Vorspiel ebnete den Weg für gute Aufnahme seines Berichtes und die Entscheidung der Admiralität fiel für ihn auf das Günstigste aus. Er wurde nicht nur von aller Schuld an der Verzögerung freigesprochen, sondern erfuhr auch mit Genugthuung, daß er im Gegentheil alles Mögliche gethan habe, um die Verschiffung zu fördern. Gleichzeitig wurde beschlossen, ihm durch den Kongreß den Dank des Landes aussprechen zu lassen, weil sein Eifer, seine Klugheit und Unerschrockenheit bei Ausführung seiner kühnen und erfolgreichen Unternehmungen die Ehre der Vereinigten Staaten auf das glänzendste gewahrt, ihren Waffenruhm gemehrt und überhaupt dem Staate die hervorragendsten Dienste geleistet habe. Ebenso sollte seinen Offizieren und Mannschaften der Dank des Landes zu Theil werden.

Nicht wenige Befriedigung mußte ihm ein Brief Washingtons gewähren, bei dem er sich aus freien Stücken zu rechtfertigen gesucht hatte. Dieser schrieb ihm unter andrem: „Selbst wenn ich was nicht der Fall, gemuthmaßt hätte, daß Sie an der Verzögerung der Waffensendung Schuld trügen, würde nach meinem Urtheil die klare und genügende Beantwortung der von der Admiralität gestellten Fragen mich vom Gegentheil überzeugt und den leisesten Zweifel beseitigt haben. Von Marineangelegenheiten habe ich zu wenig Kenntniß, um darüber zu urtheilen, wie sie gehandhabt werden. Ich weiß nur, daß mehrere unserer Seeoffiziere sich

sehr tapfer und gut benommen haben. Zartgefühl verbietet mir, diejenige That besonders zu erwähnen, welche die Bewunderung der ganzen Welt auf sich gezogen und einen berühmten Monarchen veranlaßt hat, Ihnen ein Zeichen seiner Gunst zu verleihen, das nur durch lange ehrenvolle Dienste oder eine brillante Schlacht erworben werden kann."

Wenn die „klare und genügende Beantwortung" der betreffenden Fragen gewiß nicht genau dem Sachverhalt entsprechend gewesen war, machte sich Jones, der es leider nicht immer streng mit der Wahrheit nahm, höchstwahrscheinlich keine großen Vorwürfe darüber, sondern war glücklich, daß dieser Brief die Sammlung seiner „Führungsatteste", die er so geschickt sich zu verschaffen und zu verwerthen wußte, um ein neues und höchst werthvolles vermehrt hatte.

Alle diese Auszeichnungen ließen ihn jedoch nicht das ihm früher zugefügte Unrecht in Bezug auf die Ancienneität vergessen und er richtete deshalb eine Denkschrift an den Kongreß. Das damit betraute Komité erkannte auch den gemachten Fehler an und schlug zum Ausgleich Jone's Beförderung zum Contre-Admiral vor, indessen scheiterte die Sache an dem Einspruch einiger einflußreichen Kongreßmitglieder, Gönner mehrerer alten Kapitäne, die durch Jones Avancement in Nachtheil gekommen wären. Sein Freund Morris, der derzeitige Marineminister suchte ihn jedoch auf andere Weise zu entschädigen, indem er den Kongreß bestimmte, Jones einstimmig zum Kapitän des Linienschiffes „Amerika", des ersten, welches in den Vereinigten Staaten gebaut war zu wählen, und er erhielt den Befehl dasselbe auszurüsten. Diese schmeichelhafte Auszeichnung, durch welche er sich an die Spitze der aktiven Marinestreitkräfte gestellt glaubte, beruhigte Jones wegen des vergebens erstrebten Ranges und sein Ehrgeiz war befriedigt.

Dagegen suchte er jetzt einen andern für ihn nicht weniger wichtigen Punkt mit dem Kongreß zu ordnen. Seit seinem Eintritt in die Marine hatte er noch kein Gehalt

empfangen, ja sogar noch die Löhnung der „Alfred"- und „Providence"-Mannschaften, ehe er mit dem „Ranger" nach Europa ging aus eigener Tasche gegeben, so daß ihm der Staat nicht weniger als 17000 Thaler schuldete, und er, da die letzten Prisengelder noch nicht gezahlt waren, sich in der größten Verlegenheit befand. Der Kongreß ließ ihm das Geld anweisen und er konnte sich, im Besitz der nöthigen Mittel für ein nobles Auftreten nun nicht enthalten, auf der Reise nach New-Hampshire, wo die „Amerika" gebaut wurde, einen Abstecher ins Hauptquartier der vereinigten amerikanisch-französischen Armee unter Washington und Rochambeau zu machen, um sich dort bewundern zu lassen. Seitdem er dekorirt war, trug er den Orden beständig zur Schau und liebte es, sich „Chevalier" zu nennen. Obwohl er glänzend aufgenommen wurde, gab in dem streng republikanischen Norden das Prunken mit dem Orden Anstoß und er mußte ihn zu seinem Kummer dort bei Seite legen.

Er fand die „Amerika" zwar noch sehr im Rückstande, machte sich aber mit seiner gewohnten Energie an ihre Ausrüstung und hatte nebenbei noch Zeit genug, um sowohl nautische Taktik und Marine-Organisation zu studiren wie auch seiner Lieblingsbeschäftigung, der Korrespondenz mit dem schönen Geschlechte eifrig obzuliegen.

Große Genugthuung gewährte ihm ein Brief des amerikanischen Gesandten im Haag und späteren Kongreß-Präsidenten Adams. Dieser schrieb ihm, daß für das Kommando der „Amerika" keine bessere Wahl hätte getroffen werden können, sprach sich aber ungehalten darüber aus, daß der Kongreß nicht besser für die Marine sorge, welche für die Vereinigten Staaten ebenso wichtig sei, wie für England. Der Sieg Admiral Rodney's über die französische Flotte unter de Grasse habe die Engländer so berauscht, daß an eine Beendigung des Krieges so bald nicht zu denken sei. Ein Geschwader von Linienschiffen unter Jones werde deshalb nicht nur die Grundlage für das Gedeihen der Ver-

einigten Staaten legen, sondern auch eine reiche Kompensation für die Fortdauer des Krieges bilden. Adams hatte gewiß Recht mit diesen Bemerkungen, leider scheiterte dergleichen aber an der Armuth des Staatsschatzes.

Auch von Lafayette empfing Jones ein herzliches Glückwunschschreiben und da die Leute in New-Hampshire toleranter waren als im Norden, konnte er auch wieder seinen Orden öffentlich anlegen, so daß ihm für den Augenblick nichts zu wünschen übrig blieb.

Die „Amerika" war ein ganz besonders schönes Schiff von 182 Fuß Länge 50 Fuß Breite und 70 Kanonen und doch bei aller Stärke so fein und elegant gebaut, daß es mit geschlossener unterer Batterie auf einige Entfernung wie eine schlanke Fregatte erschien. Mit ihm hatten die amerikanischen Baumeister den Beweis geliefert, daß sie schon damals verstanden, den übrigen Nationen den Rang abzulaufen, wie ein halbes Jahrhundert später ihre Klipperschiffe ebenfalls Europa zu Modellen dienten.

Gegen Herbst 1782 war die „Amerika" fast fertig und schon schwelgte Jones in dem Gedanken, mit ihr bald auf dem Ocean zu erscheinen und in neuen Kämpfen den Lohn für seine Mühen bei der wegen Geldmangel so lang währenden Ausrüstung zu ernten, als abermals eine der bitteren Enttäuschungen, an denen sein Leben so reich war, diesmal aber unverdient, seiner harrte. Eine französische Flotte unter dem Marquis von Vaudreuil lief zu dieser Zeit in Boston ein und hatte auf der Reise ein Linienschiff durch Strandung verloren. Da die Flotte zur Unterstützung der amerikanischen Sache kam, sah der Kongreß es so an, als sei das Schiff im Dienste des eigenen Landes verunglückt und beschloß die „Amerika" dem König von Frankreich zu schenken, sowohl als Zeichen der Dankbarkeit für seine werthvolle Freundschaft, wie auch als Entschädigung für den erlittenen materiellen Verlust.

Man mag sich Jones Entsetzen denken, als sein Freund

Morris ihm andern Tages diesen Entschluß mittheilte. Trotzdem überwand er sich in solcher Weise, wenigstens Morris gegenüber, daß dieser ihm schrieb, seine Antwort werde stets seinem Charakter zur höchsten Ehre gereichen und habe auf ihn selbst einen so wohlthuenden Eindruck gemacht, daß er sie sofort dem Kongreß vorgelegt habe, der sie gewiß eben so günstig beurtheilen werde. Jones' Selbstverleugnung war in diesem Falle wirklich bewunderungswerth. Mit demselben Eifer wie bisher betrieb er die letzte Ausrüstung des Schiffes, und bei dessen Ablauf unter sehr schwierigen lokalen Verhältnissen legte er noch eine glänzende Probe seines seemännischen Geschickes ab, indem seine Anordnungen allen Unglücksfällen vorbeugten.

Morris hatte die Absicht, Jones durch das Kommando einer sehr schönen und schnell segelnden Fregatte „Süd-Carolina" zu entschädigen. Dies war die ursprüngliche „Indien" für welche man Jones ausersehen hatte, als er mit dem „Ranger" nach Europa ging und deren Kommando ihm später König Ludwig geben wollte. Durch eine sonderbare Verkettung von Umständen war sie inzwischen vom Könige auf drei Jahre dem Staate Süd-Carolina geliehen und Jones sollte sie nun führen. Mit Bezug auf dieses Schiff schien das Geschick jedoch entschieden gegen ihn zu sein. Kurz vor Antritt seines Kommandos wurde es durch drei englische Fregatten genommen und er abermals in seiner Hoffnung getäuscht.

Da er sich nun aber schon zwei Jahre am Lande befand, sehnte er sich so nach der See, daß er den Kongreß um Erlaubniß bat, sich als Freiwilliger der kombinirten auf 70 Linienschiffe zu bringenden spanisch-französischen Flotte unter d'Estaing anschließen zu dürfen, die eine Landung auf Jamaika zu machen bestimmt war, und auf der er seine taktischen Kenntnisse sehr zu bereichern hoffte. Er erhielt unter Genehmigung seines Gesuchs und der schmeichelhaftesten Anerkennung seines fachlichen Eifers sehr warme Empfehlungsbriefe und wurde auf dem Flaggschiff des Admirals Vaudreuil

eingeschifft. Man empfing ihm mit größter Auszeichnung, räumte ihm die beste Kajüte ein, allein sein Hauptzweck wurde dennoch verfehlt. Vaudreuil segelte mit seinem Geschwader nach Portorico, dem Rendezvous für seine Vereinigung mit der kombinirten Flotte, jedoch trotz mehrmonatlichen Wartens erschien diese nicht. Sie wurde zurückgehalten, weil Friedensunterhandlungen eingeleitet waren und im Februar 1783 zu einem Abschlusse in Paris führten, in dem England Amerikas Unabhängigkeit anerkannte.

Obwohl der Krieg Jones Lebenselement war, gewann die Freude über Englands Demüthigung dennoch so die Oberhand bei ihm, daß er von Herzen mit in den allgemeinen Enthusiasmus einstimmte. „Weder der brillanteste Erfolg" schrieb er „noch die instruktivste Kriegserfahrung würden mir eine Freude bereitet haben, die sich im entferntesten mit der vergleichen ließe, welche mich bei der Nachricht bewegte, daß Großbritannien schließlich dennoch zur Anerkennung unserer Souveränität gezwungen worden ist."

Auf dem französischen Geschwader war Jones schwer am Fieber erkrankt und es dauerte geraume Zeit, bis er sich wieder erholte. Er trug sich dann eine Zeit lang mit dem Gedanken, sich im Staate New-York eine Besitzung zu kaufen, und sein früheres Leben „beschaulicher und poetischer Ruhe" wieder aufzunehmen, gab ihn jedoch bald wieder auf und beschäftigte sich mit Ausarbeitung von Vorschlägen zu einer besseren Organisation der Marine. Sie waren durchaus zweckmäßig, wenn er natürlich sich selbst auch nicht dabei vergessen hatte; ihre Ausführung scheiterte jedoch an Geldmangel und da er vorläufig keine Aussicht auf Verwendung hatte, beschloß er nach Frankreich zu gehen, um persönlich für die Beitreibung der Prisengelder für die von ihm genommenen Handelsschiffe zu sorgen, die immer noch ausstanden. Sein desfallsiger Antrag wurde genehmigt, er erhielt Vollmacht zur Empfangnahme der Gelder und es spricht sowohl für sein Ansehen, wie für die anerkannte Integrität seines

Charakters, daß es ihm keine Schwierigkeit machte, für die von ihm verlangte Kaution von 20,000 Dollars Bürgschaft zu finden.

Er wurde vom Marineminister de Castries auf das Freundlichste empfangen. Ebenso gnädig war der König gegen ihn und versprach ihm jede Förderung seiner Zwecke. Er machte sich nun allen Ernstes an seine Aufgabe und zeigte gegenüber den säumigen Schuldnern der vor so langer Zeit verkauften Prisen dieselbe Energie wie seinen Feinden im Kampfe. Allen Winkelzügen und Versuchen, die Summe auf diese oder jene Weise zu verkürzen, trat er scharf entgegen und erhielt nach einem Jahre muthigen Ringens den vollen Werth der Prisen, der ihm mit 180000 Livres ausgezahlt wurde.

Ihm war zwar die übliche Kommission zugesichert, da diese ihm aber nicht für die gemachten Ausgaben genügend erschien, nahm er 60000 Livres für sich. Dieser Löwenantheil ist ihm verdacht worden und wenn auch durchaus die Meinung zurückgewiesen werden muß, daß Jones im Entferntesten im Sinne gehabt hat, sich auf Kosten seiner Untergebenen zu bereichern, so kann ihm doch der Vorwurf nicht erspart bleiben, daß durch seine Lebensweise en grand seigneur, zu der ihn seine Eitelkeit verleitete, diese Ausgaben eine ungerechtfertigte Höhe erreichten. Der Nachfolger von Franklin in Paris, Jefferson, hieß seine Rechnung zwar gut, aber das Schatzamt in Boston fand sie allerdings unangemessen hoch.

Nach Erledigung dieser Affaire, die ihn in L'Orient und Nantes festgehalten, ging er sofort nach Paris, um seine alten Beziehungen zu Delia und andern Schönen wieder anzuknüpfen und sein Licht als romantischer Seeheld leuchten zu lassen.

Von einem damals berühmten Bildhauer Houdon ließ er auch eine Büste von sich anfertigen, die sehr ähnlich gewesen sein soll und versandte Kopien an hochstehende Personen, wurde aber nicht wenig zornig, als einige derselben in Amerika Eingangszoll bezahlen sollten, was denn auch

rückgängig gemacht wurde. Damit noch nicht zufrieden, vollendete er auch sein Tagebuch, das alle seine Thaten enthielt, legte eine Abschrift dem Könige vor und ließ andere bei denjenigen Persönlichkeiten beiderlei Geschlechts circuliren, deren Gunst er sich zu erwerben hoffte. Nebenbei fand sein unruhiger Geist aber immer noch Zeit, allerlei weitgehende Pläne zu schmieden, wenn dieselben auch gewöhnlich scheiterten. So z. B. dachte er an die Gründung einer Pelzkompagnie an der Nordwestküste Amerikas, die einen Tauschhandel mit China vermitteln sollte, wozu er von der französischen Regierung zwei bewaffnete Schiffe zu erlangen hoffte. Die Sache war gut berechnet, zerschlug sich jedoch aus Mangel an flüssigen Geldern. Er hatte immer noch auf die Antheile an den beiden von Landais nach Bergen geschickten werthvollen Prisen gerechnet, aber mußte darauf verzichten. Zuerst lehnte die dänische Regierung ganz ab, dann wollte sie sich mit 10000 £ abfinden. Die Prisen hatten jedoch den vierfachen Werth und Jefferson wie Jones gingen deshalb auf dies Anerbieten nicht ein. Da Amerika nicht in der Lage war, durch Kriegsdrohung einen Druck auszuüben, so blieb es dabei und das Geld ging verloren. Kaum war die beabsichtigte Pelzkompagnie gescheitert, als er bei seiner demnächstigen Rückkehr nach Amerika dem dortigen Minister des Auswärtigen ein neues Projekt unterbreitete, das allerdings seinem Herzen Ehre machte. Er lenkte dessen Aufmerksamkeit auf die traurige Lage der in algerischer Knechtschaft schmachtenden gekaperten amerikanischen Seeleute. Unter Hinweis auf das schlechte Licht, das die Dauer eines so überaus traurigen Zustandes auf die amerikanische Regierung werfen müsse, schlug er vor, auf die Löhnung aller Seeleute eine Steuer von einem Shilling pro Monat zu legen, um daraus einen Fonds für den Loskauf der Unglücklichen zu bilden, mit dem Ueberschuß aber ein Invalidenhaus nach dem Vorbilde von Greenwich zu gründen. Zwar wurde augenblicklich auf seine Idee nicht eingegangen, aber später dies empfohlene Princip

zur Gründung einer Altersversorgung für Seeleute eingeführt. Jones wollte nun wieder nach Europa und nach Paris zurück, wohin es ihn gewaltsam zog und wo Madame T. ihm auch ein Kind geboren hatte, setzte aber zunächst Alles daran, um eine Antwort des Kongresses auf den im Auftrage des Königs Ludwig von Sartine geschriebenen Brief mitzunehmen, den er mit dem „Ariel“ überbracht hatte. Sein Einfluß im Kongreß mußte der Zeit bedeutend sein, denn es wurde ihm nicht nur gewillfahrt, sondern ihm zu Ehren auch eine goldene Medaille geprägt und überreicht. Der Kongreß wollte nicht hinter dem König von Frankreich zurückstehen, der Jones einen Ehrensäbel geschenkt hatte.

Als Jones sich für seine Abfahrt in New-York befand, traf er auf der Straße mit Landais zusammen. Dieser wurde beleidigend, Jones ignorirte es jedoch vernünftiger Weise einem Halbwahnsinnigen gegenüber. Landais suchte daraus Kapital zu schlagen und Jones als einen Feigling zu verdächtigen, aber es gelang ihm nicht, da in dieser Beziehung dessen Ruf unantastbar war. Dieser Unglückliche lebte in Brooklyn. Bei seiner Entlassung hatte ihm der Kongreß 4000 Dollars Vorschuß auf die nach Bergen gebrachten Prisen anweisen lassen. Von deren Zinsen fristete er kümmerlich sein Leben und ersparte so viel, um jährlich eine Reise zum Sitze des Kongresses zu machen und die Prisenangelegenheit persönlich zu betreiben, was ihm jedoch nichts nutzte, da Dänemark die Prisengelder nie bezahlte. Er führte ein Leben à la Don Quixote; wenn ihm zu Ohren kam, daß Jemand ungünstig über ihn gesprochen, zog er seine fadenscheinige Uniform an und forderte ihn. Er starb 1818 im Alter von 85 Jahren in traurigen Verhältnissen, aber bis zu seinem Lebensende behauptete er, nicht Jones, sondern er habe die „Serapis“ erobert.

Am 11. November 1787 verließ Jones Amerika, um es nie wieder zu sehen. Bei seiner Ankunft in Paris machte ihm Jefferson eine Mittheilung, die seinen Ehrgeiz auf das

Höchste stachelte und seinem Leben eine andere Wendung gab. Wie aus einem seiner in New-York geschriebenen Briefe an Madame T. hervorgeht, beabsichtigte er diese Dame, die ihn mit einem Sohne beschenkt hatte und eine Tochter Ludwigs XV. und der Marquise von Marsan, Gouvernante von Ludwigs XVI. Schwestern war, zu heirathen und sich in Frankreich eine Besitzung zu kaufen. Jeffersons Mittheilung ließ ihn diese Absicht jedoch vorläufig wieder aufgeben und sie wurde auch später nicht verwirklicht. Der russische Gesandte Simolin in Versailles hatte Jefferson in einem Gespräche über die vielen Unglücksfälle, von denen in jener Zeit die russische Flotte im schwarzen Meer betroffen war, gefragt, ob es nicht möglich sei, Jones in russische Dienste zu ziehen. Letzterer war entzückt. Welchen Weltruf mußte er besitzen, daß man ihm zutraute, das Unglück einer Flotte in Glück zu verwandeln! Obwohl er eine Zeit lang schauspielerte, wurden die Verhandlungen angeknüpft. Eine Aeußerung Simolins, die Jones durch den Kammerherrn des Königs von Polen, Littlepage, zu Ohren kam, gab den Ausschlag. Der Gesandte hatte der Kaiserin geschrieben, wenn sie Jones das Kommando im schwarzen Meere übertrüge und ihm freie Hand ließe, so garantire er, daß in weniger als einem Jahre Konstantinopel vor ihm zittern werde.

Mit diesen laut in seinen Ohren klingenden Verheißungen ging er nach Kopenhagen, theils um mit Ermächtigung des Kongresses noch einmal die Prisenangelegenheit zu betreiben, theils um Petersburg näher zu sein, falls der ersehnte Ruf erschallen sollte und hielt in dieser Erwartung auch den Brief des Kongresses an den König von Frankreich zurück, in welchem um Erlaubniß gebeten wurde, daß Jones sich auf einem Evolutionsgeschwader einschiffen dürfe.

Anfang März langte er in Kopenhagen an, hatte aber sehr von der strengen Winterkälte gelitten. Obwohl erst 40 Jahre alt, begann seine Gesundheit unter dem Einflusse

der vielen schweren Strapazen seines Lebens wankend zu werden.

Er wies seine Vollmacht auf, wurde auch vom Minister freundlich empfangen, jedoch scheiterte trotz energischen Auftretens seine Mission völlig, während die dänische Regierung ihm persönlich eine jährliche Pension von 1200 Kronen aussetzte. Sie wurde zwar nie ausgezahlt, aber da diese Abmachung mit dem Abbruch der Verhandlungen zusammentraf, entging Jones nicht der Verdächtigung, er habe zu Gunsten persönlicher Vortheile die Rechte seiner Kameraden geopfert. Man darf dies jedoch einfach als Verleumdung zurückweisen. Abgesehen davon, daß Jones sein ganzes Leben lang für seine Untergebenen stets mit aller Kraft eingetreten ist, kann man nicht annehmen, daß er die Aussicht auf 40000 £, wenn sie wirklich vorhanden war, und von denen ihm als Geschwaderchef und Prisenagent mindestens ein Viertel zustand, für die elende Summe von 1200 Kronen hingegeben haben sollte.

Bald danach wurde ihm durch den russischen Gesandten in Kopenhagen die Stellung als Kapitän-Kommandant mit dem Range eines Generalmajors in der russischen Marine angeboten und er nach Petersburg eingeladen. Er sollte unter Potemkin im schwarzen Meere ein Kommando erhalten, während man ihm, im Falle er den gehegten Erwartungen entspräche die großartigsten Ehren in Aussicht stellte. Jones war von dem Anerbieten so erfüllt, daß er im ersten Augenblicke gleich nach Petersburg abgehen wollte, schrieb jedoch vorher noch dem Gesandten unter Vorlegung aller seiner sorgfältig gesammelten Atteste, daß er den Rang eines Contreadmirals beanspruche, auf den er ein Recht habe. Gleichzeitig begann er in dem Briefe auch schon leise gegen die Unterstellung unter Potemkin zu reagiren. Er mochte das Gefühl haben, daß dieselbe verhängnißvoll werden könne und leider sollte es sich bestätigen.

Der Gesandte offerirte ihm 1000 Dukaten Reisegeld,

doch nahm er dies nur unter dem Vorbehalte, es in Petersburg zurückzugeben, wenn er die angebotene Stellung nicht annehmbar fände.

Mit der Genehmigung Jeffersons ging Jones dann im April über Schweden nach Petersburg. Als er sich in Grasholm einschiffen wollte, fand er so viel Eis, daß er weder den Bottnischen Meerbusen passiren, noch die in der Mitte des Fahrwassers gelegenen Inseln erreichen konnte. In der Ansicht, daß die Kaiserin auf ihn warte, beschloß er südlich das Eis zu umfahren. Er miethete ein offenes 30 füßiges Boot mit einem kleinen im Schlepptau, um dieses im Falle der nothwendigen Aufgabe des großen über das Eis ziehen zu können, verschwieg aber den Bootsleuten seinen abenteuerlichen und gefahrvollen Plan, um sie nicht zurückzuschrecken. Nachdem er vergebens die nach der finnländischen Küste zu gelegenen Inseln zu erreichen gesucht, ging er südlich zwischen der schwedischen Küste und dem Eisrande durch, wo er kaum Raum für die Boote fand. Mit Dunkelwerden befand er sich ungefähr Stockholm gegenüber und zwang nun mit der Pistole in der Hand die widerwilligen Bootsleute nach der offenen Ostsee hin und dann nach Finnland zu steuern. Der Wind blieb günstig und am andern Morgen war die finnische Küste in Sicht, doch in so großer Ferne und so dicht mit Eis besetzt, daß es unmöglich war, hinanzukommen. Zurückgehen war wegen der Windrichtung ausgeschlossen und er konnte nur längs der Eiskante halten, bis er den finnischen Meerbusen erreichte.

Inzwischen brach die zweite Nacht mit böigem Wetter herein, das kleine Boot schlug voll und dessen Leute wurden nur mit großer Mühe gerettet. Jones hatte nicht vergessen einen Kompaß mitzunehmen und bei der Laterne seines Reisewagens konnte er den richtigen Kurs steuern. Am vierten Tage landete er endlich in Reval, wo seine abenteuerliche Fahrt nicht wenig Erstaunen erregte und den ihm vorangegangenen Heldenruf nur noch vermehrte.

Nachdem er in freigebigster Weise seine gepreßten Bootsleute abgelohnt, reiste er nach Petersburg und wurde wenige Tage nach seiner Ankunft durch den französischen Gesandten, Graf Ségur der Kaiserin vorgestellt. Sie empfing ihn sehr gnädig und ertheilte ihm sofort den gewünschten Rang eines Contre-Admirals. Er war überglücklich, stellte auch keine weiteren Bedingungen und sprach, wohl in der Ahnung möglicher Ungnade, nur die Bitte aus, „nie ungehört verurtheilt zu werden."

Der Abglanz der kaiserlichen Gnade reflektirte natürlich auf den Hof. Die höchsten Personen belagerten förmlich seine Thür, um dem ruhmgekrönten Seemann, dessen romantische Eisfahrt ihn nur noch um so interessanter machte, ihre Aufwartung zu machen. Jones konnte sich jetzt im Glücke sonnen; die ihm zu Ehren gegebenen Festlichkeiten beanspruchten seine ganze Zeit, aber im Hintergrunde lauerten auch schon Feinde. Die ihm zu Theil werdenden Auszeichnungen erweckten ihm Neider, namentlich bei den bereits in der russischen Marine dienenden Fremden und sehr bald zeigten sich die Folgen. Die Engländer fühlten sich am meisten durch die Anstellung des „Piraten" verletzt und 30 derselben erklärten dem Admiral Greigh, daß sie ihren Abschied nehmen würden, wenn sie unter ihm dienen sollten. Dieser kam jedoch der auch vielleicht nicht einmal ernstgemeinten Drohung dadurch zuvor, daß er keine Engländer unter Jones' Befehle stellte.

Der Kaiserin gegenüber scheint Jones auch auf die ihm gar nicht behagende Unterordnung unter Potemkin zurückgekommen zu sein. Dies geht wenigstens aus einem Briefe an ihn hervor, in dem sie ihn zu beruhigen sucht und ihm verheißt, daß er nur denen gegenüber in ein Subordinationsverhältniß treten solle, die ihm von vornherein wohlwollend gesonnen seien.

Im Mai ging Jones mit 2000 Ducaten Reisegeld versehen nach dem schwarzen Meere ab und traf nach 14 Tagen in Potemkins Hauptquartier St. Elisabeth ein. Sein

Empfang seitens des allmächtigen Günstlings, der vollständig die Kaiserin beherrschte und der sie selbst gemißhandelt haben sollte, war so gnädig, wie er nur wünschen konnte. Doch war Potemkin nicht der Mann, mit dem Jones nach der Anlage seines Charakters auf die Dauer leben konnte. Im Bewußtsein, daß er der alleinige Machthaber in Rußland sei, hochmüthig, jähzornig und asiatischer Despot verlangte er Sklaven seines Willens und Jones war in der Schule selbständigen Denkens und Handelns erzogen. Trotzdem hatten Beide die beste Absicht, mit einander auszukommen. Potemkin gebrauchte einen geschickten und schneidigen Seeoffizier und in Jones' Natur lag es gegen Hochstehende und Mächtige, wenn sie seinen Weg nicht zu sehr kreuzten, geschmeidig und ergeben zu sein.

Die Einnahme der an der Bugmündung gelegenen befestigten Stadt Oczakow war Potemkins nächstes Ziel. Der Platz war belagert und die am Südufer des Dnieper und Oczakow gegenüber gelegene Festung Kinburn durch Suwarow besetzt. Der türkische Kapudan Pascha lag mit 120 kleinen Kriegsfahrzeugen vor Oczakow vor Anker. Jones sollte gegen letzteren operiren und befehligte zu diesem Zwecke ein Linienschiff, fünf Fregatten, fünf Korvetten und vier kleinere Schiffe. Ersteres konnte jedoch nur 26 Geschütze führen, weil es in dem flachen Wasser sonst zu viel Tiefgang gehabt hätte. Jones' Geschwader ankerte im Liman, jedoch eine nähere Besichtigung der Schiffe war wenig erfreulich für ihn. Schlecht gebaut, zu tief gehend um überall sicher zu fahren, mit zu schweren Geschützen bepackt, segelten sie außerdem noch schlecht und ein Vergleich mit den Türken fiel sehr zu Gunsten dieser aus. Außer Jones' Geschwader befand sich noch eine größere Zahl russischer Kanonenboote im Liman. Durch einen großen Fehler Potemkins war das Kommando dieser Flottille unabhängig vom Geschwader gestellt, beide sollten aber vereint wirken. Jones gedachte unwillkürlich des Konkordates und seiner unheilvollen Folgen. Der Kommandant

der Flottille war jener Prinz von Nassau-Siegen, der 1779 für Jones eine Zeit lang schwärmte, ihn durchaus auf der „Indien“ begleiten wollte und ihn einige Zeit später nicht einmal einer Antwort auf seinen Brief würdigte. Es war das ein merkwürdiges Zusammentreffen, sollte aber zum Schaden Beider ausschlagen. Dieser Prinz besaß wohl abenteuerlichen Sinn, aber nicht die Befähigung, ihn zu verwerthen und hatte nur überall Mißerfolge zu verzeichnen. Er hatte Jersey und später Gibraltar vergeblich zu nehmen versucht, dann Rußland seine Dienste angeboten und das Kommando der Flotte des schwarzen Meeres erhalten. Ein unruhiger Geist, aber mittelmäßig begabt, war er desto mehr von sich eingenommen und anmaßend. Wohl nicht leicht hätten zwei verschiedenere Menschen auf einander angewiesen werden können. Sie sollten vereint handeln, waren von einander unabhängig und gegenseitig von Eifersucht und Haß erfüllt.

Bei seiner Ankunft in Cherson, dem Haupt-Etablissement der Marine erhielt Jones schon einen Vorgeschmack, was seiner in den neuen Verhältnissen, in die er mit so hochfliegenden Hoffnungen eingetreten war, harrte. Der Hafen-Admiral Mordwinoff empfing ihn mit studirter Kälte und lieferte ihm trotz Potemkins Befehl nicht einmal die ihm zuständige Admiralsflagge aus.

Bis zu seinem Dienstantritte war Jones' Geschwader unter Befehl von Prinz Nassau durch einen Griechen Alexiano kommandirt worden, der sich als Korsar ausgezeichnet. Natürlich war dieser auch ergrimmt und wurde nur mit Mühe durch Potemkin vom Verlassen des Dienstes abgehalten, so daß Jones sich gleich von vornherein von Nebenbuhlern und Feinden umgeben sah.

Er recognoscirte nun die türkische Flotte und es spricht für seinen militärischen Blick, daß er Suwarow überredete, an dem äußersten Punkte von Kinburn zur Beherrschung des Limaneinganges eine Batterie errichten zu lassen, die später sich vom größten Nutzen erwies.

Als er auf dem Linienschiffe „Wladimir“ seine Flagge geheißt, rief er einen Kriegsrath zusammen und verwies die Offiziere in beredten Worten auf die Nothwendigkeit eines einmüthigen Zusammenwirkens von Geschwader und Flottille. Merkwürdiger Weise war Nassau auch erschienen und erkannte gewissermaßen damit Jones höhere Stellung an. Leider sollte es nicht viel Nutzen bringen. Am 7. Juni kamen die beiden Flottillen an einander und die Türken mußten sich mit Verlust von zwei Fahrzeugen zurückziehen. Jones focht mit in der Flottille, theilweise in demselben Kanonenboote mit Nassau. Obwohl er Alles dirigirte, gab er ganz gegen seine sonstige Gewohnheit in seinem Berichte an Potemkin Nassau die Hauptehre des Sieges und zeigte dem Prinzen den Bericht. Trotzdem wuchs die gegenseitige Feindschaft. Wenige Tage später wollte Nassau die russischen Streitkräfte näher an die Türken gerückt haben, womit Jones nicht einverstanden war, da er dadurch gezwungen wurde, sein von Potemkin gebilligtes Defensivsystem zu verlassen und auch der Liman und Cherson dem Feinde Preis gegeben wären. Aus dieser Meinungsverschiedenheit, gegenseitiger Eifersucht und der schlecht verhehlten Verachtung, mit der Jones auf die Unfähigkeit des Prinzen herabblickte, erwuchs ein Antagonismus, der äußerlich zwar öfter ausgeglichen schien, sich innerlich aber von Tage zu Tage verschärfte.

Am 26. Juni ruderte die verstärkte türkische Flotte näher, ankerte aber, weil eins ihrer großen Schiffe auf Grund kam. Am andern Morgen war der Wind für die Russen günstig und Jones griff den Feind an. Dieser kappte sofort seine Kabeln und suchte in großer Verwirrung zu entfliehen. Jones hielt mit seinem Schiffe auf den Kapudan Pascha los und war ihm schon bis auf Pistolenschußweite nahe, als Alexiano ohne weiteres den Anker unter dem Vorwande fallen ließ, den „Wladimir“ vor dem Auflaufen auf Grund zu bewahren. Da die russische Flottille zurückgeblieben war, litt Jones durch das türkische Feuer beträchtlich, und neben ihm

bohrte eine Bombe eine seiner Fregatten in den Grund. Er fuhr deshalb in einem Boote zu Nassau, um diesen zur Vertreibung der türkischen Kanonenboote zu veranlassen. Doch dieser feuerte auf zwei auf Grund gelaufene türkische Schiffe, die so schief lagen, daß sie selbst das Feuer nicht erwidern konnten und überhaupt als Prisen zu betrachten waren. Nassau beschoß sie so lange mit Brandbomben, bis sie in Flammen aufgingen und ihre gesammten Besatzungen elend verbrannten. Da Jones den Prinzen nicht bewegen konnte, das Feuer einzustellen, schickte er Alexiano zum Vertreiben der Kanonenboote, und geschah es nun auch mit Erfolg. Ein Theil der türkischen Schiffe blieb noch im Liman und Jones nahm Aufstellung, daß sie nicht herauskommen konnten, ohne unter den Kanonen des auf seinen Vorschlag gebauten Forts zu passiren. In der Nacht suchte der Kapudan Pascha mit jenen zwar zu entschlüpfen, indessen geriethen neun seiner größten Schiffe auf Grund und zwar innerhalb Schußweite des neuen Forts. In der Nacht wurde beständig auf sie gefeuert; am andern Morgen wollte Jones Fregatten zu ihrer Besitznahme entsenden, aber Alexiano machte Einspruch unter der Versicherung, daß nach seiner Kenntniß dieselben bei der heftigen Strömung selbst verloren gehen würden. Deshalb wurde nun die Flottille unter Nassau und in Begleitung Alexianos abgeschickt, doch anstatt die wehrlosen Schiffe zu nehmen, beschoß sie der grausame Prinz sofort mit Brandbomben, so daß bald sieben von den neun in Flammen standen. Dabei machte er nicht die leisesten Anstalten, die Mannschaften zu retten. Umsonst flehten die unglücklichen Türken um Gnade, indem sie das Zeichen des Kreuzes machten. Mehr als 3000 ließ der christliche Fürst erbarmungslos in den Flammen umkommen. Jones war außer sich und ließ seinem Zorn über diese Unmenschlichkeit freien Lauf. Potemkin erfuhr dies und nahm Veranlassung bei Gelegenheit eines Mittagessens zu bewerkstelligen, daß Nassau Jones vor der Gesellschaft um Entschuldigung für

sein Verhalten bat, wodurch anscheinend der Friede zwischen Beiden wieder hergestellt war.

Potemkin gab nun Nassau Befehl die unter den Mauern von Oczakow liegende türkische Flottille zu zerstören, wobei Jones' Geschwader die mögliche Hülfe leisten sollte. Dies geschah und Jones machte, nachdem er mit seinen Booten die russische Flottille in Schußweite bugsirt, mit jenen einen heroischen Angriff auf fünf türkische Galeeren, die auf Kartätschschußweite unter den Kanonen der Stadt lagen. Er nahm mit dem Säbel in der Faust kühn die erste und warf sich dann auf die zweite des Kapudan Pascha. Diese trieb auf den Grund und Jones sandte ein Boot zum „Wladimir" für Anker und Kabel, um sie abzubringen, unbekümmert um den Geschoßhagel, der ihn umsauste und nahm 52 Gefangene mit fort. Das Holen des Kabels dauerte etwas lange und Jones ging inzwischen zurück, um die Flottille näher heranzubringen. Da sah er, daß die gestrandete Galeere plötzlich brannte. Nassau hatte, um Jones nicht die Ehre des Sieges zu gönnen, sie durch eins seiner Boote in Brand stecken lassen. Alle auf ihr angeketteten Sklaven, die meisten ohne Zweifel Christen, die Jones mit den übrigen Gefangenen nicht hatte fortbringen können, fanden einen gräßlichen Tod in den Flammen. Außerdem verbrannte Nassau noch sechs türkische Fahrzeuge, ohne einen einzigen Mann ihrer Besatzung zu retten. Diese beispiellose entwürdigende Grausamkeit brachte Jones in Verzweiflung. Wiederum waren Tausende von Unglücklichen zwecklos geopfert und nur die von ihm gemachten 52 Gefangenen gerettet. Nach Beendigung des siegreichen Kampfes ging er an Bord seines Schiffes zurück, während Nassau und Alexiano zu Potemkin eilten, um ihm ihre Heldenthaten zu berichten. Die Folgen zeigten sich bald. Nassau erhielt zur Belohnung eine schöne Besitzung mit 4000 Leibeigenen, den St. Georgsorden und die Erlaubniß, am Tage des Falles von Oczakow die Contre-Admiralsflagge zu heissen. Auch Alexiano wurde

eine Besitzung geschenkt, er starb aber am Tage nach Bekanntwerden seines Glücks an einem hitzigen Fieber. Alle Offiziere der Flottille wurden um einen Rang befördert. An Potemkin sandte die Kaiserin einen reich mit Diamanten und Smaragden besetzten Säbel, Nassau erhielt einen ähnlichen und ebenso wurden noch 22 Ehrendegen an die Offiziere der Flottille vertheilt. Jones dagegen erhielt nur den St. Annenorden, seinen Offizieren wurde keinerlei Anerkennung zu Theil. Das war der Dank für seine Bravour, seine Direktiven, die zum Siege führten, seine Hülfeleistung an die Flotille, wodurch sie überhaupt erst in die Möglichkeit gesetzt wurde, etwas zu thun — aber auch für seine Humanität, welche die grausamen Menschenopfer des blutigen Prinzen laut brandmarkte. Littlepage hatte ihm den Rath gegeben, seine Zunge zu zügeln, weil Nassau bei Potemkin sehr beliebt sei, aber er war nicht klug genug, den Rath zu befolgen und seine ewigen Streitigkeiten mit dem Rivalen, sowie eine andere Unklugheit, zogen ihm schließlich Potemkins Ungnade in hohem Maße zu. Nassau fiel zwar zuerst, aber er folgte bald nach.

Ende Oktober beabsichtigte der Kapudan Pascha mit dem Reste seiner Flotte durchzubrechen. Potemkin schickte Jones folgende Ordre: „Da der Kapudan Pascha Ihnen an Schiffen überlegen ist, so halten Sie sich bereit, ihn muthig zu empfangen und zurückzutreiben. Ich verlange, daß die Vorbereitungen dazu unverzüglich getroffen werden und haben Sie die Folgen für jede Vernachlässigung zu tragen.“

Auf dieser Ordre, deren Ton allerdings eigenthümlich und verletzend war, steht eine Randbemerkung von Jones: „Ein Krieger ist stets fertig und ich bin nicht als Lehrling hierhergekommen.“ Hätte er sich, um seinem Unmuthe zu genügen, auf diese Bemerkung beschränkt, so hätte er klug gehandelt. Statt dessen befiel ihn wieder seine Schreibseligkeit. Er machte einen langen Bericht, in dem er sich nicht nur sehr lebhaft vertheidigte, sondern unvorsichtig genug war,

den allmächtigen Günstling zu kritisiren, dessen Befehl und namentlich den Ausdruck „muthig“ sarkastisch zu beleuchten und seine Untergebenen auf das Energischste gegen die ihnen gewordene Ungerechtigkeit bei Gelegenheit des letzten Sieges in Schutz zu nehmen. Potemkin schien dies vorläufig noch zu ignoriren, aber als er ihm einige Tage später wieder einen Befehl bezüglich der Position eines Theils des Geschwaders gab, beging Jones, der damit nicht einverstanden war, die unverzeihliche Unklugheit, nicht allein zu remonstriren, sondern auch den Ausdruck hinzuzufügen: „Ein denkender Mensch ist Herr seiner Ansicht — dies ist die meine.“ Diese Sprache mochte in Amerika angebracht sein, nicht aber in Rußland und dem despotischen Potemkin gegenüber. Damit war sein Schicksal besiegelt und die Folgen sollten sich bald zeigen. Potemkin erklärte sich zwar mit Jones' Vorschlag einverstanden, aber der Befehl schloß mit den ominösen Worten: „Wollte der Feind versuchen durchzubrechen, so hindern Sie ihn auf jede Weise daran und vertheidigen sich muthig.“ Also dasselbe Wort, das Jones bereits einmal so bitter empfunden und gegen das sich sein Zorn aufgebäumt hatte. Er schrieb die Bemerkung auf den Befehl: „Es ist kaum zu glauben, daß Fürst Potemkin solche Worte an Paul Jones senden konnte.“ Ein weiterer Kommentar zu Jones' „eigener Ansicht“ erfolgte jedoch am nächsten Tage. Admiral Mordwinoff, derselbe, der ihn zuerst so eisig in Cherson empfangen, traf ein, um den Oberbefehl der Flotte zu übernehmen und Potemkin schrieb Jones: „Dem besonderen Wunsche Ihrer Majestät gemäß sollen Ihre ferneren Dienste in der nordischen Marine in Anspruch genommen werden und steht Ihrer demnächstigen Abreise dahin nichts entgegen.“

Der Schlag war gefallen, Jones' Rolle ausgespielt, er selbst wie vom Donner gerührt, als er den Befehl empfing, dessen Tragweite ihm sofort klar wurde. Vergebens suchte er Potemkin umzustimmen, dieser blieb unerbittlich und er musste sich zur Abreise rüsten. Vorher kam ihm zu Ohren, daß Po-

temkin ihm hauptsächlich deshalb grolle, weil er sich über dessen mangelhafte militärische Leitung der Belagerung von Oczakow lustig gemacht haben sollte, eine Unterstellung, von der er sich aber frei wußte. Er schrieb deshalb noch einmal an Potemkin, um sich gegen eine solche Verleumdung zu verwahren, gebrauchte aber wiederum eine unvorsichtige Wendung, die erst recht Oel in das Feuer goß. „Ich vergebe meinen Feinden in Ihrer Nähe den mir zugefügten Schlag," schrieb er, „aber wenn es einen gerechten Gott giebt, so wird es ihm schwer werden, das auch zu thun."

Er hörte die Erwiderung bei seiner persönlichen Verabschiedung vom Fürsten. „Glauben Sie nicht," herrschte ihn dieser mit dem Fuße stampfend an, „daß ich mich leiten lasse. Niemand leitet mich, nicht einmal die Kaiserin." Er sprach die Wahrheit.

Im Laufe des Gesprächs kam dann die Rede auf Nassau. „Er wollte Alles selbst gethan haben," äußerte der Fürst, „aber er hat mich nie getäuscht, ich wußte stets, was er werth war."

Bei dieser Gelegenheit seien noch die ferneren Schicksale dieses Mannes erwähnt. Nach einer sehr heftigen Scene mit Potemkin hatte Nassau die Kaiserin, die ihm sehr zugethan war, um seine Abberufung gebeten und auch das Kommando der Kanonenbootflottille in der Ostsee erhalten. Mit der Unterstützung tüchtiger Offiziere hatte er das Glück, über die Schweden einen Sieg davonzutragen, wurde aber sehr bald darnach von der nur halb so starken schwedischen Flotte unter Gustavs III. persönlicher Führung schmählich geschlagen. In seiner bodenlosen Anmaßung schrieb er dies jedoch nicht seiner eigenen Unfähigkeit, sondern der böswilligen Absicht seiner Untergebenen zu, seinen Ruhm zu beflecken. In diesem Sinne berichtete er der Kaiserin: „Madame, ich hatte das Unglück, gegen die Schweden, die Elemente und gegen die Russen zu kämpfen. Ich hoffe Eure Majestät werden mir Gerechtigkeit widerfahren lassen."

Die Kaiserin empfing ihn freundlich, überhäufte ihn mit Reichthümern und Ehren, aber verwendete ihn nicht wieder aktiv. Später hatte Preußen das zweifelhafte Glück, diesen Abenteurer in seine Dienste zu nehmen.

Jones hörte mit Behagen Potemkins Urtheil über seinen Rivalen, das auch das seinige war, und diese Uebereinstimmung gab dem Schlusse der Unterhaltung eine freundlichere Wendung. Ja, in dem Augenblicke der Verabschiedung entließ ihn Potemkin mit den Worten: „Verlassen Sie sich auf meine Zuneigung. Ich beabsichtige Ihnen die bündigsten Beweise meiner Freundschaft sowohl jetzt wie auch in Zukunft zu geben.“ Es waren freilich nur Worte, aber sie klangen wenigstens in Jones' Ohren tröstlich und machten sein Scheiden weniger bitter.

Am 19. November, also kaum ein halbes Jahr nach seiner Ankunft schiffte sich Jones auf einer offenen Galeere zunächst nach Cherson ein, er verfiel jedoch in Folge der strengen Kälte, der er drei Tage ohne Schutz ausgesetzt war in eine heftige Krankheit, die ihn zwang 14 Tage in Cherson zu bleiben. Bei seiner Ankunft in St. Elisabeth hörte er, daß Oczakow endlich mit Sturm genommen sei. Die 11 000 Mann starke Besatzung war durch die ungewohnte Kälte vertheidigungsunfähig gemacht, während andererseits die Witterung die Nerven der Russen stärkte, und letztere fast ohne Verluste in die Festung eindrangen. Die schon durch Nassau inaugurirte Kriegführung fand hier ihre Fortsetzung. Weder die Garnison noch die friedlichen Einwohner wurden geschont und 30 000 Menschen hingeschlachtet!

Jones' menschenfreundliches Herz schauerte bei der Nachricht; er war jetzt wirklich zufrieden, mit diesen Blutmenschen nichts mehr zu thun haben und eine andere Neuigkeit legte tröstenden Balsam auf seinen verwundeten Stolz. Mordwinoff hatte sich in der ganzen Glorie seiner Unfähigkeit gezeigt und war schon nach 14 Tagen von Potemkin in völliger Ungnade seines Postens enthoben.

Ende December langte Jones in Petersburg an. Wie hatten sich die Verhältnisse in den drei Viertel Jahren geändert! Damals fürchtete er nicht die Macht der Elemente, nur um so bald wie möglich in der Hauptstadt zu erscheinen, jetzt verzögerte er die Rückreise so lange wie möglich und kam enttäuscht, mit Bitterkeit im Herzen, an der ferneren Gnade der Kaiserin zweifelnd und in der demüthigenden Erwartung, statt der früheren Bewunderung offene Feinde und Neider zu finden. Um möglichst bald Gewißheit über seine Zukunft zu erhalten, erbat und erhielt er sehr bald eine Audienz bei Katharina II., aber seine Geduld wurde noch auf eine harte Probe gestellt, da die Kaiserin ihm eine Bestimmung über seine fernere Verwendung nach Ankunft Potemkins zusicherte, der erst sechs Wochen später eintraf. In dieser Zeit arbeitete er wieder verschiedene Pläne über nähere Handelsverbindungen zwischen Rußland und Nordamerika, über einen kombinirten Seezug gegen Algier und über die Schaffung einer starken Flotte im schwarzen Meere aus, für welche beiden letzteren er sich natürlich als Befehlshaber dachte. Er schickte seine Pläne sowohl Jefferson als später Potemkin ein. Letzterer fand die Ideen gut, aber ihre Ausführung, wie es ja das Schicksal von Jones' meisten Plänen war, zur Zeit nicht opportun, um nicht Englands Eifersucht und Zorn zu erregen. Ebenso ließ ihm auch seine Eitelkeit nicht Ruhe, indem er Jefferson bat, sowohl Kopien der auf ihn geschlagenen Goldmedaille, wie auch seiner Büste anfertigen zu lassen, die er zu verschenken beabsichtigte. Aus der Antwort des Gesandten entnahm er aber gleichzeitig die niederschlagende Kunde, daß seine Briefe vom schwarzen Meere aus unterschlagen worden und daß in den offiziellen Berichten die Limanaffaire bis in die kleinsten Details falsch und zu seinen Ungunsten dargestellt hatte. Der Prinz von Nassau schien sein Verleumdungswerk gründlich durchgeführt zu haben.

Dies war noch nicht das Schlimmste, er sollte sehr bald noch bitterere Erfahrungen machen. Die früher genossene Gunst

bei Hofe schwand sichtlich dahin und er dankte dies wohl Niemand anders als den in russischen Diensten stehenden Engländern und ihrem Mundstück bei der Kaiserin — Nassau. Dieser wollte ihn völlig diskreditiren, um in ihm den Rival für den Oberbefehlshaberposten der Ostseeflotte an Stelle des Admiral Greigh, unmöglich zu machen. Hatten die Engländer Jones schon bei seiner Ankunft als Piraten und Renegaten hingestellt, so wurde jetzt die Mähr von dem Todtpeitschen des Zimmermanns wieder in Umlauf gesetzt, aus dem man aber jetzt seinen eigenen Neffen machte. Jones besaß überhaupt nur einen Neffen, den er mit größter Sorgfalt auf seine Kosten erziehen ließ und ihn grausamer Behandlung der Untergebenen anzuklagen, war das größte Unrecht, das ihm geschehen konnte; Humanität war der Grundzug seines Charakters.

Indessen wirkten die Verleumdungen im gewünschten Sinne seiner Feinde. Die nahende Ungnade gab sich in den immer seltener werdenden Einladungen zu Hofe kund, bis man ihn, als er im April 1783 der Kaiserin seine Ehrfurcht bezeigen wollte ohne weitere Höflichkeit einfach fortschickte. Letzteres war das Resultat einer neuen boshaften Verleumdung, die in den Augen der Kaiserin sein moralisches Verhalten arg befleckte. So wenig skrupulös Katharina in dieser Beziehung mit sich selbst war, so streng verurtheilte sie Aehnliches bei ihren hohen Offizieren.

Die Memoiren des Grafen Ségur, damaligen französischen Gesandten in Petersburg, geben die näheren Thatsachen dieser wahrhaft nichtswürdigen Kabale an.

Ein Weib von notorisch schlechtem Rufe klagte Jones bei der Polizei an, ihrer 12jährigen Tochter Gewalt angethan zu haben. Dies Gerücht verbreitete sich blitzschnell und Jones sah sich plötzlich wie ein Aussätziger behandelt. Alle Thüren schlossen sich vor ihm, Niemand sprach mit ihm, kein Advokat wollte seine Sache vertreten, ja selbst seine Dienerschaft verließ ihn. Nur ein wahrhafter Freund nahm

sich in dieser furchtbaren Lage seiner an, Graf Ségur, der ihn schon in Amerika kennen und achten gelernt hatte. Er ging zu ihm, um seine Vertheidigung zu hören. Er traf ihn in tiefstem Kummer und vollständig gebrochen, mit geladenem Pistol vor sich auf dem Tische und im Begriff einen Verzweiflungsakt zu begehen. Ségurs Besuch rührte ihn zu Thränen. Er sagte, er hätte nicht an seine Thür klopfen wollen aus Furcht, sich einer neuen Demüthigung auszusetzen, die ihm schrecklicher als alle anderen gewesen sein würde. Hundertfach habe er dem Tode getrotzt, um Ehre zu gewinnen, jetzt suche er ihn, um der Schande zu entgehen. Der Graf that sein Möglichstes, um ihn aufzurichten, forderte ihn auf, die Beweise seiner Unschuld beizubringen, andrerseits ihm aber offen sein Vergehen einzugestehen, er werde ihm zur Flucht behilflich sein.

Mit Entrüstung wies Jones die Anklage von sich und betheuerte auf seine Ehre, daß er nur das Opfer der infamsten Verleumdung sei. Vor einigen Tagen sei ein junges Mädchen zu ihm gekommen, um Wäsche zur Ausbesserung zu erbitten. Da er nichts für sie zu thun gehabt, habe er ihr etwas Geld gegeben und sie fortgeschickt. Trotzdem sei sie hartnäckig geblieben und in seinem Aerger darüber von ihm bei der Hand genommen aus der Thür geführt. Im Augenblick des Thüröffnens habe sie lautes Geschrei begonnen, sich in die Arme einer dort anwesenden alten Frau geworfen und gerufen, ihr sei Gewalt angethan. Durch ihr Geschrei sei das ganze Haus in Aufruhr gebracht und bei der Polizei die Anzeige erfolgt.

In Besitz dieser Thatsachen nahm nun Ségur die Sache in die Hand. Zunächst stellte sich heraus, daß die Frauenzimmer den denkbar schlechtesten Ruf hatten und durchaus unglaubwürdig waren, und bald kam der Graf zu der sicheren Ueberzeugung, daß das Ganze nur ein niederträchtiges Komplott war, um Jones zu verderben und zwar auf Anstiften höherer Persönlichkeiten. So z. B. stellte sich heraus, daß der

Gouverneur von Petersburg allen Advokaten verboten hatte, Jones' Sache zu vertreten und ebenso kamen noch andere Schändlichkeiten an das Tageslicht. Als Ségur hinreichende Beweise für die ungerechte Anklage in Händen hatte, rieth er Jones sich direkt an die Kaiserin zu wenden. Er selbst wollte den Brief an seine Adresse besorgen, um jede Unterschlagung unmöglich zu machen. Jones folgte dem Rathe und richtete an die Kaiserin in einem sehr würdig gehaltenen Tone einen Brief, der durch das Bewußtsein der Unschuld überzeugende Kraft erhielt.

Katharina las das Schreiben sehr aufmerksam, ordnete die erbetene gerichtliche Untersuchung an, durch welche Jones' Schuldlosigkeit auf das Klarste dargethan wurde und rehabilitirte ihn vollständig, indem sie ihn wieder ebenso huldvoll und oft bei Hofe empfing wie vordem. Durch die Untersuchung waren verschiedene hohe Persönlichkeiten auf das Aergste kompromittirt worden und Jones triumphirte stolz über seine Verfolger in dem Gedanken, nun auch bald eine hohe aktive Stellung zu erhalten, doch er hatte nicht mit russischen Verhältnissen gerechnet. Kaum vier Wochen nach seiner glänzenden Freisprechung wurde ihm officiell mitgetheilt, daß ihm ein zweijähriger Urlaub mit vollem Gehalt bewilligt sei. In seinem letzten Briefe an die Kaiserin hatte er gleichzeitig um aktive Verwendung, wenn dies aber, aus ihm unbekannten Gründen nicht angängig sei, um einen Urlaub nach Frankreich oder Amerika gebeten. Auf diese Bitte hin war ihm der Urlaub ertheilt, der natürlich gleichbedeutend damit war, daß man überhaupt auf seine Dienste nicht mehr rücksichtigte.

Er mußte sich fügen, wurde noch einmal von der Kaiserin freundlich empfangen und reiste im Juli 1789 ab. Seine Feinde hatten gesiegt und er war für immer aus Rußland entfernt; höhnend sahen sie dem Scheidenden nach. Nur die Freundschaft Ségurs blieb ihm treu. Letzterer gab ihm die wärmsten Empfehlungen an verschiedene Höfe unter Darlegung

der Umstände mit, unter denen Jones aus dem russischen Dienst trat und ließ seinem Charakter die vollste Gerechtigkeit widerfahren. Ebenso veranlaßte er, daß ein bezüglicher Artikel über die Angelegenheit in der officiellen Gazette de France erschien und auch Ségurs Gesandschaftssekretärs Genet, dessen Vater mit Jones eng befreundet gewesen war, schrieb an seine Schwester die s. Z. berühmte Madame Campan, um etwaigen nach Versailles dringenden Verleumdungen von vornherein die Spitze abzubrechen.

In Warschau erhielt Jones den Wink, nicht nach Berlin oder Kopenhagen zu gehen, weil sein Erscheinen an diesen Rußland feindlich gesonnenen Höfen dem bereits verbreiteten Gerüchte, er beabsichtigte in schwedische Dienste zu treten, neue Nahrung geben würde.

In Warschau, wo er sich längere Zeit aufhielt, wurde er vom König und Adel mit großer Auszeichnung aufgenommen und mit Kosciusko näher bekannt und befreundet. Dieser war gerade mit Vorbereitung der so unglücklich endenden Verschwörung gegen Rußland beschäftigt und suchte Jones für den Uebertritt in die Marine Schwedens zu gewinnen, von dem er Förderung seiner Zwecke im Kriege gegen Rußland erhoffte, jedoch scheiterte die Sache, obwohl Verhandlungen schwebten. Die Hoffnung, mit seinem tödtlich gehaßten Feinde, dem Prinzen von Nassau im Kampfe auf Leben und Tod in der Ostsee zusammenzutreffen, mochte nicht wenig auf Jones gewirkt haben, obwohl ihm dabei nicht der Vorwurf erspart bleibt, daß er noch kurz vorher von Warschau aus den Versuch gemacht hatte, die Gunst der Kaiserin wieder zu erlangen.

Er ging nun nach Amsterdam, schrieb von dort aus an Franklin, Washington und andere, um ihnen die Motive seines Austritts aus russischen Diensten unter Beifügung der Ségur'schen Briefe darzulegen und sie um die Fortdauer ihrer Freundschaft zu bitten. Ebenso versuchte er zum letzten Male die Prisengelderangelegenheit in Kopenhagen zu ordnen.

Es fehlte aber der Druck seitens Amerikas, und Dänemark weigerte sich endgültig zu zahlen. Dieser Versuch widerlegt am Besten die Unterstellung, er habe damals zu Gunsten einer Pension auf seine Ansprüche verzichtet.

Im April 1790 ging Jones nach London, um dort die beträchtliche Summe von 1800 £ zu erheben, die ihm eine Spekulation für Einführung eines neuen Färbestoffes in England, der Quercitronrinde, eingebracht hatte, welche er nach dem Scheitern der Pelzkompagnie unternommen. Er vermied es jedoch sich öffentlich in England zu zeigen, denn die Stimmung war immer noch sehr gegen ihn. In allen Läden und Schenken sah man sein karrikirtes Bild neben andern notorischen Piraten und Räubern aufgehängt. Vielleicht mochte er jetzt auch selbst sein Gewissen beschwert fühlen, daß er mit solchem Hasse gegen sein einstiges Vaterland die Waffen ergriffen hatte.

Seine Familie besuchte er nicht; aber dem lag keineswegs Gleichgültigkeit, sondern nur die Absicht zu Grunde, nicht die Aufmerksamkeit Englands auf sich zu ziehen, das er so energisch bekämpft hatte. Er stand in stetem Briefwechsel mit seinen beiden überlebenden Schwestern, sandte ihnen Unterstützungen und sorgte für gute Erziehung von deren Kindern. Wahrhaft rührend spricht sich aber die Bruderliebe in einem späteren Briefe an seine jüngere Schwester Frau Taylor aus, die sich mit der älteren entzweit hatte und die er mit einander zu versöhnen suchte.

Im Mai 1790 kehrte er nach Paris zurück. Es ist nicht bekannt geworden, wie sich jetzt sein Verhältniß zu Madame T. aufs neue gestaltete. Ueber sie und Jones' Sohn verlautete ferner nichts und auch seine hinterlassenen Briefe geben keinen Aufschluß über ihr weiteres Verbleiben, so daß sie wahrscheinlich vor seiner Ankunft gestorben sind. Jones suchte von Paris aus nochmals mit Rußland anzuknüpfen. Er schrieb deshalb an Potemkin und an die Kaiserin, beides ohne Erfolg. Von Potemkin verlangte er

den St. Georgs-Orden für den Sieg im Liman. Die Kaiserin ließ ihm sagen, jetzt sei allgemeiner Friede, wenn sie später seiner bedürfen sollte, werde sie ihn rufen. Potemkin scheint entweder keine oder eine ungenügende Antwort gegeben zu haben. Ebenso verbreitete er wieder eine Reihe Projekte aus, ohne mit ihnen zu reüssiren. So überall zurückgewiesen ging er eine Zeit lang damit um, seinen Abschied zu nehmen, aber seine Eitelkeit verwarf den Gedanken wieder. Er hing zu sehr an dem Titel „Admiral“ und auch auf seiner Büste, die er verschwenderisch verschenkte, prangte schon lange der St. Annenorden neben dem französischen Militär-Verdienstkreuze.

Indessen sollte bald allen seinen ehrgeizigen Hoffnungen und Plänen ein Ziel gesetzt werden. In Folge der durchgemachten Strapazen im Verein mit den Einwirkungen eines heißen, ungeduldigen und unruhigen Temperamentes und der im Uebermaße erfahrenen bitteren Enttäuschungen war seine Gesundheit so erschüttert, daß er mit schnellen Schritten dem Tode entgegenging. Er erkrankte an einem Leberleiden, zu dem sich Wassersucht gesellte. Eine Zeitlang trat eine geringe Besserung ein und er trug sich dann mit dem Gedanken, sich König Ludwig als russischer Admiral vorzustellen, aber es kam nicht dazu. Die Gesundheit kehrte nicht wieder und es blieb seinem Herzen auch erspart, den unglücklichen König, der ihm stets so viel Gutes erwiesen und zu dem er mit schwärmerischer Verehrung aufblickte, in einem Zustande wiederzusehen, der ihm nur tiefen Schmerz bereitet haben würde. Die Revolution warf bereits ihre dunklen Schatten voraus und das tragische Geschick Ludwigs XVI. sollte sich bald erfüllen. Um diese Zeit begegnete er einem Algierer, der früher Korsarenkapitän war und die meisten Amerikaner genommen hatte, die jetzt in Gefangenschaft schmachteten. Von ihm erhielt er nähere Auskunft über die schreckliche Lage dieser Unglücklichen und dies ergriff ihn so, daß er trotz seines heftiger auftretenden Leidens an den inzwischen Mi-

nister gewordenen Jefferson schrieb und ihm das traurige Geschick der armen Seeleute auf das Wärmste an das Herz legte.

Obwohl seine kraftstrotzende Konstitution lange gegen die Krankheit kämpfte, unterlag er ihr zusehends. Trotzdem reichte er Anfangs 1792 noch einmal eine Klage gegen die französische Regierung wegen rückständiger Löhnung für die Besatzung des „Armen Richard" ein. Sein eigener Antheil belief sich auf 7000 Livres. Er hatte während seiner ganzen Dienstzeit in Frankreich kein Gehalt, ja nicht einmal Tafelgelder erhalten. Die Regierung bekannte sich zur Zahlung der Löhnung an die an Bord gewesenen wirklichen Amerikaner verpflichtet und wies 15,000 Livres an, obwohl Jones damit nicht zufrieden war und eine lange zornige Epistel deshalb an den Minister richtete. In diesem Briefe glorifizierte er sich sehr und ließ Andern wenig Gutes. An diesem Fehler litt er von jeher, jetzt aber auf dem letzten Krankenbette trat es besonders grell hervor. Der Minister war inzwischen von der Revolution weggefegt. Jones sandte eine Kopie des Briefes an dessen Nachfolger und erreichte damit auch eine Erhöhung der Summe, wenn dieselbe auch erst nach seinem Tode ausgezahlt wurde.

Im April verschlimmerte sich sein Zustand und er litt viel; der Arzt der Königin behandelte ihn, aber ohne Erfolg. Seine letzten Tage wurden durch die Gegenwart verschiedener treuer Freunde, unter ihnen auch der zum Gesandten in Paris ernannte frühere Marineminister Morris verschönt. Letzteren ernannte er zum alleinigen Vollstrecker seines Testaments. Er vermachte seinen gesammten Besitz nebst allen noch ausstehenden Forderungen an Gehalt, Prisengeldern ꝛc. seinen beiden Schwestern und deren Kindern, was wohl auch ein indirekter Beweis dafür ist, daß sein Sohn nicht mehr lebte.

Angesichts des Todes war sein Ehrgeiz und seine Ruhmsucht jedoch verblichen. Er unterzeichnete das einige Tage

vor seinem Ende aufgesetzte Testament weder als Admiral noch als Chevalier, sondern einfach als „Paul Jones, amerikanischer Bürger“.

Er starb in der Blüthe der Manneskraft, erst 44 Jahre alt am 18. Juli 1791. Für den Fall, daß Amerika seine sterblichen Ueberreste einst fordern sollte, was indessen nicht geschehen ist, wurden dieselben in einen Bleisarg gelegt und ihrer letzten Ruhestätte zugeführt. Auf Beschluß der französischen Nationalversammlung wurden zwölf ihrer Mitglieder zu dem Leichenbegängniß deputirt, das unter außergewöhnlich großer Theilnahme stattfand.

Wenige Tage nach seinem Tode zeigte sich, daß er von seinem Adoptivvaterlande nicht vergessen war und auch sein menschenfreundliches Streben zu Gunsten der in Sklaverei schmachtenden amerikanischen Matrosen von Erfolg gekrönt wurde. Er war vom Kongreß zum Kommissar für Algier ernannt, um mit dem Bey wegen Frieden und Loskauf der Gefangenen zu unterhandeln. Er sollte die Genugthuung nicht mehr erleben.

Jones' Lebensgang zeigt ihn uns als einen Mann von hervorragender Bedeutung, der, aus Niedrigkeit stammend, trotz aller Ungunst der ihn umgebenden Verhältnisse durch eigene außergewöhnliche Kraft sich zu einer Stellung emporgeschwungen und Thaten verrichtet hatte, die ihm unvergänglichen Ruhm sichern. Sein Charakter setzte sich aus großen und glänzenden Eigenschaften und aus schlimmen Fehlern zusammen, obwohl die ersteren überwogen. Er war ein vollendeter Seemann, der unter allen Umständen sein Schiff oder Geschwader auf das Geschickteste zu führen wusste. Entschlossen, von scharfem Verstande, tapfer, unermüdlich, eroberte er sich schnell Rang und Auszeichnungen, bis er durch einen ohne Beispiel dastehenden Sieg seinen Namen dem der großen Seehelden anreihte. Ein außerordentlicher Wissensdrang verbunden mit seltener Ausdauer und Arbeitskraft ließ ihn nicht nur die großen Lücken seiner Kenntnisse ausfüllen,

sondern verhältnißmäßig schnell eine Bildungsstufe erreichen, welche über die gewöhnliche der damaligen Seeoffiziere weit hinausging und ebenso verstand er es, sich die Umgangsformen anzueignen, welche ihm gestatteten, sich ungezwungen in den vornehmsten Kreisen zu bewegen. Er besaß in hohem Grade die schöpferische Kraft, um Pläne von nationaler Wichtigkeit zu erdenken, ihren Erfolg sicher zu stellen und hatte gleichzeitig die Gabe, Andere von der Richtigkeit seiner Ideen zu überzeugen. Maßlos ruhm- und ehrsüchtig, war Krieg sein Lebenselement; aber einen so verzweifelten Charakter auch die meisten seiner Kämpfe trugen, stürzte er sich nicht als bloßer Haudegen in kopfloser Berserkerwuth hinein, sondern nahm sie mit ruhiger Ueberlegung auf, erwog vorher alle Mittel, um den Sieg zu sichern, wandte diese dann bis zum äußersten an, aber verlor in der Schlacht keinen Augenblick seine Kaltblütigkeit, Geistesgegenwart und sein ruhiges Urtheil.

Seine schriftliche Ausdrucksweise war klar, schlagend, überzeugend und in wenigen Worten traf er den Kern der Sache. Ebenso vortrefflich wußte er zu sprechen; er liebte Musik, spielte recht gut Flöte und seine vielfachen dichterischen Versuche zeigten ein anerkennungswerthes Talent.

Sein Hauptfehler war außer übertriebener Ehrsucht seine grenzenlose Eitelkeit. Sie verleitete ihn zu vielem andern, was seinen Ruhm beeinträchtigte und ihm gefährliche Neider und Feinde schuf. Das aufdringliche Verschenken seiner Büsten und der auf ihn geschlagenen Goldmedaillen, seine Manie, sich bei jeder Gelegenheit von hochstehenden Personen Empfehlungsbriefe zu verschaffen, und dann mit ihnen zu prahlen, die Selbstverherrlichung seiner Leistungen, bei denen er fast stets sämmtliche Erfolge lediglich seiner eigenen Person zuschrieb, ohne Andern etwas zukommen zu lassen, seine übergroße Neigung zu Luxus und verschwenderischem Auftreten, um die seiner Ansicht nach ihm gebührende Würde zu wahren, wodurch er einmal sogar die Prisengelder seiner Mannschaft

schmälerte, endlich daß er nicht immer streng bei der Wahrheit blieb und je nach der Lage der Dinge etwas so oder so darstellte — alles das entsprang mehr oder minder seiner Eitelkeit und warf einen Schatten auf seine übrigen außerordentlichen Geistes- und Charaktereigenschaften. Im Allgemeinen lassen sich Jones' Schwächen und Fehler aber mehr als ein Ausfluß mangelhafter Erziehung, der Verhältnisse und der ungewöhnlichen Schwierigkeiten, unter denen er seinen Lebensweg erkämpfen mußte, bezeichnen, als des Herzens. In roher Umgebung und ohne Ueberwachung von Freunden aufgewachsen, die ihn zum Guten anleiten konnten, in früher Jugend den demoralisirenden Einflüssen des Sklavenhandels ausgesetzt, bei seinem Eintritte in die amerikanische Marine als Fremder angesehen und als solcher beneidet, gehaßt und ungerecht behandelt, konnte eine ungünstige Einwirkung auf ihn nicht ausbleiben. Hätte er das Glück gehabt von vornherein in eine geregelte Flotte einzutreten, in der Kameradschaft und Korpsgeist herrschten und die Ehre des Einzelnen mit der des Ganzen solidarisch war, so würde er unzweifelhaft mit einem Nelson um die Palme des Weltruhmes gerungen haben. Immerhin müssen seine überwiegenden großen Vorzüge aber Würdigung und Anerkennung bei den besten seiner Zeitgenossen gefunden haben, sonst hätte er sich nicht die dauernde Freundschaft und Hochachtung von Männern wie Franklin, Adams, Jefferson, Morris und Lafayette erwerben können.

Die äußere Erscheinung Jones' bot nichts Hervorragendes, obwohl sie sympathisch war. Von mittlerer Größe, fein gebaut, lebhaft und graziös in seinen Bewegungen, war seine Konstitution doch sehr kräftig und im Stande, außerordentlich viel Strapazen zu ertragen. Er hatte schwarzes Haar, dunkle durchdringende Augen und sehr brünetten Teint, den Witterungseinflüsse noch dunkler gemacht hatten. Der Ausdruck seiner Gesichtszüge war gedankenvoll und melancholisch, in Momenten der Erregung jedoch ungemein lebendig und intelligent und

in der Schlacht leuchtete eine finstere Entschlossenheit aus ihnen.

Mit der Geschichte der amerikanischen Marine ist er auf das Engste und Ehrenvollste verknüpft und wird er als Seeheld für ihre Offiziere stets ein glänzendes Vorbild bleiben. Während des Unabhängigkeitskrieges wurde die Sache Amerikas auf dem Ocean durch Niemand besser und ruhmvoller vertreten als durch ihn, und er trug zu ihrem endlichen Triumphe nicht wenig dadurch bei, daß seine heroischen Kämpfe und Erfolge die stolze Siegesgewißheit der Engländer erschütterten, ihren Feinden größeres Selbstbewußtsein verliehen, und jedenfalls die Ursache waren, daß Holland sich der Coalition gegen Großbritannien anschloß.

Nelson.

Horatio Nelson erblickte am 29. September 1758 in dem Pfarrhause des kleinen Dorfes Burnham der englischen Grafschaft Norfolk das Licht der Welt. Wie die meisten Landpfarrer war sein Vater nicht mit Glücksgütern gesegnet, dagegen hatte ihm der Himmel eine desto reichere Zahl Kinder beschert, denn Horatio war der vierte von elf Geschwistern. Schon im Alter von 9 Jahren verlor der Knabe seine Mutter und ihr Bruder, Kapitain Suckling von der englischen Marine, erbot sich in Anbetracht der dürftigen Verhältnisse seines Schwagers, für einen der Knaben zu sorgen und ihn für den Seedienst zu erziehen. Er dachte dabei zunächst an den ältesten Sohn William, dessen kräftige Konstitution dafür besonders geeignet erschien, während Horatio von Hause aus schwächlich war. Das Schicksal hatte es jedoch anders und letzteren dazu bestimmt, der berühmteste Seeheld Englands zu werden, dessen gewaltiger Geist die geringeren Kräfte des Körpers ausgleichen sollte. Die Erziehung im elterlichen Hause impfte den Kindern die Grundsätze der Ehre, glühender Vaterlandsliebe, des strengen Pflichtgefühls und



Stich u. Druck v. Th. Zehl, Leipzig.

Lord Nelson of the Nile.

unbedingten Vertrauens auf die waltende Vorsehung ein, die in der späteren Lebensbahn Horatio's so glänzend hervorleuchteten und sie größtentheils bestimmten.

Verschiedene kleine Züge zeichneten den künftigen Charakter des Mannes schon im Knaben. Einst hatte er sich beim Vogelnesterausnehmen verlaufen und wurde erst spät aufgefunden. Als die besorgte Großmutter ihn befragte, ob er nicht Furcht empfunden habe, erwiderte er verwundert aufschauend: „Furcht? Großmutter, wie sieht Furcht aus, ich habe sie noch nicht gesehen."

Ebenso war ein ander Mal so tiefer Schnee gefallen, daß der Weg zur Schule in dem benachbarten Städtchen Nord Walsham sehr schwierig wurde. Nach einem vergeblichen Versuche dorthin zu gelangen, kehrten beide Knaben zum Elternhause zurück. Der Vater hieß sie es abermals versuchen. „Wenn der Schnee wirklich zu tief ist," sagte er, „so braucht Ihr nicht zu gehen, aber probirt es noch einmal, ich überlasse es Eurem Ehrgefühl." William erschien der Schnee zu tief, aber Horatio weigerte sich umzukehren. „Wir müssen hindurch Bruder, bedenke, daß es unserm Ehrgefühl überlassen ist."

Ebenso unternahm er es in Walsham, sich Nachts an Betttüchern aus dem Fenster zu lassen, um auf diesem sehr gewagten Wege einen Birnbaum zu plündern. Er selbst nahm nichts von dem Obste, sondern überließ alles seinen Kameraden; ihm genügte als Lohn das Bewußtsein, etwas ausgeführt zu haben, wovor alle andern zurückschreckten.

Er war im Alter von 10 Jahren auf die Distriktschule von Nord Walsham gekommen, jedoch wurde seine weitere wissenschaftliche Ausbildung sehr bald gehemmt. Der Ausbruch von Feindseligkeiten zwischen England und Spanien wegen der Falklandsinseln im Jahre 1770 war Anlaß, daß er bereits mit 12 Jahren die Schule verließ, um die Laufbahn zu ergreifen, deren höchsten Ruhmesgipfel er schon in unverhältnißmäßig frühem Alter erklimmen sollte.

Er las zufällig in der Zeitung, daß sein Onkel Suckling zum Kommandanten eines Linienschiffes von 64 Kanonen ernannt sei. Diese Notiz weckte in ihm plötzlich die Neigung zum Seeleben mit solcher Energie, daß er dem erstaunten Bruder sagte: „Schreibe dem Vater, daß ich mit dem Onkel zur See gehen möchte.“ Der Vater gab sofort seine Einwilligung. Er verstand den Knaben und hegte von ihm die Ueberzeugung, daß er ehrenvoll durchführen werde, was er einmal unternommen.

Horatio reiste allein nach Chatham, in dessen Nähe des Onkels Schiff auf dem Medway lag. Es war Winter und in der Kälte lange umherirrend gelangte er endlich an Bord, ohne jedoch den Onkel vorzufinden, der sich am Lande aufhielt. Auf dem Schiffe wußte Niemand von des Knaben bevorstehender Ankunft; man nahm deshalb keinerlei Notiz von ihm und das arme Kind stieß sich einen ganzen Tag lang in der ihm so fremden Welt an Bord umher. Wie traurig mag ihm zu Muthe gewesen sein, wie schmerzlich ihn das Gefühl gänzlicher Verlassenheit bedrückt haben! Erst am folgenden Tage hatte Jemand, wie er sich ausdrückte, „Mitleid“ mit ihm und führte ihn dem Onkel zu, der inzwischen auf das 74 Kanonenschiff „Triumph“ versetzt war und ihn mit dorthin nahm. Da dieses jedoch zum stillliegenden Wachtschiffe bestimmt wurde, auf dem Horatio nach des Onkels Ansicht wenig lernen konnte, so sandte ihn Letzterer auf einem Kauffahrteischiffe, dessen Kapitain früher in der Marine gedient hatte und Suckling als ein sehr tüchtiger Mann bekannt war, nach Westindien.

Von dieser Reise, auf welcher er den Grundstein zu der späteren praktischen Beherrschung seines Faches legte, zurückgekehrt, brachte Nelson jedoch einen entschiedenen Widerwillen gegen den Dienst in der königlichen Flotte mit und wollte durchaus in der Handelsmarine bleiben. Wahrscheinlich war er durch seinen Kapitän beeinflußt worden, der früher der Flotte angehörig, dort wohl seine Hoffnungen getäuscht ge-

sehen und es nicht weiter als bis zum Master (Steuermann) gebracht hatte.

Kapitän Suckling bedurfte längerer Zeit, um bei seinem Neffen diese verkehrte Lebensanschauung zu widerlegen, die sonst mit dessen Charakter in völligem Widerspruch stand. Nur seiner Kenntniß des menschlichen Herzens, seiner Geduld und Nachsicht gelang es, den Knaben umzustimmen und ihn mit seiner neuen Charge als Kadettanwärter vollständig zu versöhnen. Am meisten trug dazu bei, daß Suckling der ausgesprochenen Vorliebe Horatio's für den praktischen Dienst Rechnung trug und gleichzeitig dessen Ehrgeiz dadurch anspornte, daß er ihm den Befehl über ein größeres Boot anvertraute, welches den Dienst zwischen dem „Triumph“ und dem Lande vermittelte. Damit erhielt Nelson nicht nur eine gewisse Selbstständigkeit, die ihm schmeichelte, sondern er lernte auch frühzeitig zu kommandiren und mit Untergebenen in einer Weise umzugehen, die ihm später seine großen Triumphe so sehr erleichtern sollte, während er außerdem sich eine genaue Kenntniß des Themsefahrwassers erwarb.

Im April 1773 wurde auf Veranlassung der königlichen Akademie der Wissenschaften eine Polarexpedition zur Entdeckung einer nordwestlichen Durchfahrt ausgerüstet. Obwohl ausdrücklich befohlen war, keine Knaben mitzunehmen, mochte sich der 15 jährige Horatio nicht als solchen betrachten und seinen inständigen Bitten sowie dem Einflusse seines Onkels Suckling gelang es, ihn an Bord eines der Expeditionsschiffe „Carcasse“, Kapitän Lutwidge, als Bootsteurer des einen Kutters einzuschiffen. Die Reise war äußerst beschwerlich und Nelson lernte auf ihr die Schrecken und Gefahren der nordischen Meere, welche die Schiffe nicht selten an den Rand des Verderbens brachten, von Angesicht zu Angesicht kennen. Fünf Tage lang lag die „Carcasse“ vom Eise völlig eingeschlossen, jeden Augenblick gewärtig von den gewaltigen Schollen zermalmt zu werden, bis endlich ein

frischer Wind ganz unerwartet eine Fahrstraße öffnete und das Schiff aus seiner verzweifelten Lage befreite.

Die Expedition gelangte bis 81° 36′ Nordbreite; dann musste sie zwar unverrichteter Sache umkehren und kam im Oktober nach England zurück, jedenfalls brachte aber Nelson von ihr einen reichen Schatz von Erfahrungen heim, die ihm für sein späteres Leben von großem Nutzen waren. Daß er noch nicht gelernt hatte, was Furcht sei, bewies er durch eine naive Antwort, welche er Kapitän Lutwidge gab. Während die Schiffe im Eise festgeklemmt saßen, wurde er eines Tages vermißt. Nach langem vergeblichen Suchen betrachtete man ihn schon als verloren, als man ihn endlich in weiter Entfernung entdeckte. wie er mit einem Gewehre bewaffnet auf das eifrigste einen Eisbären verfolgte. Das Schloß seiner Waffe war in Unordnung gekommen und er beabsichtigte das Thier so lange zu jagen, bis es ermüdet sei und er es mit dem Kolben erschlagen könne.

Bei seiner Rückkehr vom Kapitän in sehr strengem Tone zur Rede gestellt und befragt, was für ein Grund ihn zu einer so unbesonnenen und verwegenen Handlung habe bestimmen können, erwiderte Nelson nur kleinlaut: „Ich wollte das Fell gern meinem Vater mitbringen.“

Unmittelbar nach seiner Rückkehr wurde ein englisches Geschwader nach Ostindien gesandt. Eine solche lange Reise nach der heißen Zone war das Ziel von Nelsons eifrigsten Wünschen und er erbat und erhielt eine Stelle auf einem Schiffe des Geschwaders, dem „Seahorse“ von 20 Kanonen. Doch harrte seiner eine bittere Enttäuschung. Das indische Klima sagte seinem schwächlichen Körper durchaus nicht zu und er wurde so leidend, daß er auf dem „Dolphin“ nach Hause geschickt werden mußte. Die Krankheit übte auch einen großen Einfluß auf seinen Geist. Eine Zeit lang verlor er jedes Selbstvertrauen und wurde so niedergedrückt, daß ihm die Zukunft in den schwärzesten Farben erschien und er der Verzweiflung nahe war. Doch mitten in dieser furchtbar traurigen

Stimmung kam es wie eine Vision über ihn. Ein patriotischer Blitz flammte in ihm auf und zeigte ihm König und Vaterland als Schutzgeist. Seine ganze Energie kehrte plötzlich wieder. „Ich will ein Held werden," rief er in prophetischer Begeisterung aus, „und in Vertrauen auf die Vorsehung jeder Gefahr trotzen."

Von jenem wunderbaren Augenblicke an schwebte ein leuchtender Stern vor seinem geistigen Auge, der ihm den Weg zum Ruhme zeigte.

Die väterliche Sorgfalt, welche Kapitän Pigot vom „Dolphin" dem Knaben angedeihen ließ, sowie die Luftveränderung übten allmälig wohlthätigen Einfluß auf Nelsons Körper und bei seiner Ankunft in England war er so weit hergestellt, daß er wenige Tage darauf als dienstthuender Lieutenant auf dem 64 Kanonenschiffe „Worcester" eingeschifft wurde, das eine Handelsflotte nach Gibraltar convoyirte.

Wenn auch die Protektion seines inzwischen Marineminister gewordenen Onkels Nelson hierbei zu Hülfe kommen mochte, spricht der Umstand, daß man einem jungen Menschen von 18 Jahren die Wache auf einem Linienschiff gab dafür, daß man zu seiner fachlichen Tüchtigkeit ungemeines Vertrauen haben mußte. In der That sagte auch während der Reise sein Kapitän öfter von ihm, er sei, wenn Nelson die Wache habe, Nachts ebenso ruhig, als wäre sie vom ältesten Offizier des Schiffes wahrgenommen.

Im April 1777 bestand Nelson sein Lieutenantsexamen mit Lob und wurde als zweiter Offizier an Bord des 32 Kanonenschiffes „Lowestoff" eingeschifft. Bei dieser Gelegenheit schrieb er seinem Bruder: „Endlich bin ich Lieutenant geworden, jetzt ist es meine Sache weiter zu kommen und ich hoffe, ich werde dies in einer Weise zu Stande bringen, die mir und meinen Freunden Ehre macht."

Der amerikanische Unabhängigkeitskrieg war ausgebrochen und sein Schiff wurde nach Westindien gesandt. Bei seiner

Ankunft dort erhielt er den Befehl über einen dem „Lowestoff" beigegebenen Schuner. Mit demselben kreuzte er zwischen den Inseln und verschaffte sich dadurch eine genaue Kenntniß von allen schwierigen Passagen zwischen jenen und von den Gefahren, die sie beherbergten. Es war sein besonderer Ehrgeiz, in Allem was praktische Seemannschaft anbetraf, zu excelliren und sich darin nach jeder Richtung zu vervollkommnen. Seine Ansicht, die er auch später als Admiral auf der Höhe seines Ruhmes öfter aussprach und die noch heute ihre volle Geltung hat, war, man könne kein guter Seeoffizier sein, ohne die praktischen Kenntnisse eines Matrosen und die Manieren eines Gentleman zu besitzen.

Als 1778 der neue Oberbefehlshaber der westindischen Flotte, Sir Peter Parker, zum Antritte seines Kommandos in Jamaika eintraf, nahm er Nelson auf Empfehlung Kapitän Lockers vom „Lowestoff", der Nelson wegen seiner Tüchtigkeit sehr liebgewonnen hatte und ihm für das ganze spätere Leben auf das engste befreundet blieb, auf sein Flaggschiff „Bristol", ein Umstand, der für des jungen Lieutenants schnelles Fortkommen in der Marine von größter Wichtigkeit wurde.

Jamaika mit seinen klimatischen Fiebern war namentlich zu damaliger Zeit, wo die meisten Kriegsschiffe wegen Mangel an Reinlichkeit und guter Luft oft sich als wahre Brutstätten von Epidemien zeigten, eine höchst ungesunde Station und die Flotten verloren sehr viel Mannschaften. Die Auffüllung der Offiziersvakanzen, welche durch Todesfälle entstanden, bildete ein Recht des Oberbefehlshabers und zwar konnte er, ohne sich an die Anciennetät zu binden, die betreffenden Stellen nach eigenem Ermessen besetzen. Auf diese Weise brachte es Nelson sehr bald vom dritten Lieutenant auf dem Flaggschiffe zum ersten und im Dezember desselben Jahres bereits zum Kommandanten der Brigg „Badger", mit der er entsandt wurde, um die Bai von Honduras gegen amerikanische Kaper zu schützen. Bei dieser Aufgabe legte er einen

so unermüdlichen Eifer an den Tag, daß die Ansiedler ihm einstimmig ihren Dank votirten. Ebenso hatte er bald darauf Gelegenheit, durch seine Energie und praktischen Anordnungen die Mannschaften einer in Brand gerathenen englischen Fregatte zu retten.

Der in einem Gefechte gegen die Franzosen erfolgte Tod des Kapitäns der Fregatte „Hinchinbrook“ verschaffte ihm im Juni 1779 den Befehl über dieses Schiff und damit den Rang eines Kapitäns zur See (entsprechend dem eines Oberst in der Armee) im Alter von 21 Jahren und nach 9jähriger Dienstzeit zur See. Eine so schnelle Beförderung für Jemand, der nicht von hoher Abkunft war, stand einzig da. Wenn Nelson auch nach dem allgemeinen Urtheile seiner Vorgesetzten und Kameraden trotz so jugendlichen Alters den Anforderungen seiner verantwortungsvollen Stellung vollständig entsprach, scheint es doch, als ob eine höhere Hand dabei gewaltet und ihn so schnell in die Höhe gehoben habe, um rechtzeitig in ihm ein Werkzeug zur Ausführung der Pläne zu besitzen, welche in nicht ferner Zeit über die Geschicke Europas und der Erde entscheiden sollten.

Sehr bald nachdem Nelson Kapitän zur See geworden, erhielt er einen neuen Beweis von dem großen Vertrauen, das die Vorgesetzten seinen Fähigkeiten schenkten. Die Flotte der mit den Nordamerikanern verbündeten Franzosen unter Admiral d'Estaing bereitete einen Schlag gegen Jamaika vor, der die Engländer mit großer Sorge erfüllte. Sie befürchteten die Insel zu verlieren, da sie sich nicht stark genug fühlten, den Feinden in offener See entgegenzutreten, und ihre ganze Hoffnung beruhte auf einer verzweifelten Vertheidigung der Küste, wofür sie die umfassendsten Anstalten trafen. Namentlich wurden zahlreiche Batterien zum Schutze von Port Royal errichtet, in dessen Hafen sich ihre Flotte zurückgezogen hatte. Es war dies der wichtigste Punkt der Insel und ihr Schlüssel. Fiel er, dann war Jamaika verloren. Der Befehl über diese Batterien wurde dem jungen Nelson

übertragen und nicht leicht konnte ihm eine schmeichelhaftere Anerkennung seiner Tüchtigkeit erwiesen werden. Es kam jedoch nicht zum Kampfe. Die amerikanische Armee wurde gerade um diese Zeit durch die englischen Truppen hart bedrängt; d'Estaing mußte, um sie vor Vernichtung zu bewahren, schleunigst mit seiner Flotte zum Festlande hinüber und den beabsichtigten Angriff auf Jamaika vorläufig aufgeben. Dadurch bekam der Gouverneur der Insel freie Hand und beschloß nun seinerseits zum Angriff überzugehen, indem er den Plan faßte, San Juan de Nicaragua zu nehmen, um dadurch die Verbindung der Vereinigten Staaten zwischen den beiden Oceanen über die Landenge von Panama abzuschneiden.

Für diese schwierige Aufgabe wählte man Nelson. Zunächst freilich sollte er nur die erforderlichen Truppen nach dem St. Juan-Flusse bringen, jedoch erbat er sich die Erlaubniß, sie bis unter das Fort selbst führen zu dürfen und sie wurde ihm gewährt. Er schiffte in der Mündung des St. Juan 800 Mann auf seinen Booten und Indianerkanoes ein und fuhr stromaufwärts. Die Expedition war eine ebenso gewagte wie wegen des Klimas mörderische. Erst nach 17 Tagen unerhörter Anstrengungen und nach Einnahme einer im Flusse gelegenen Inselbatterie mit stürmender Hand, die Nelson selbst leitete, gelang es die 135 km lange Strecke bis zum Fort St. Juan hinaufzukommen. Nelson wollte in Anbetracht der herannahenden schlechten Jahreszeit sofort zum Sturme schreiten, doch die Truppenbefehlshaber entschieden sich für eine regelrechte Belagerung. Sie dauerte 14 Tage und kostete den Engländern durch Krankheit mehr Leute, als der von Nelson gewollte Sturm gefordert hätte. Er selbst erkrankte so schwer an der Ruhr, daß er einen Tag vor Uebergabe des Forts fort mußte, obwohl das Gelingen der Expedition von der öffentlichen Meinung mit Recht lediglich ihm zugeschrieben wurde. Die Unternehmung selbst war jedoch eine durchaus verfehlte und die schweren Opfer der Engländer standen mit den Erfolgen in keinerlei Verhältniß. Nachdem

sie das Fort fünf Monate gehalten, mußten sie es dennoch aufgeben. Von 1800 Mann Truppen raffte das Klima während dieses Zeitraumes nicht weniger als 1480 hin und von den 200 Mann Besatzung der „Hinchinbrook," Nelsons Schiff, sahen nur 10 ihr Vaterland wieder.

Admiral Parker hatte inzwischen Nelson für das Kommando des Linienschiffes „Janus" bestimmt, dessen Kapitän gestorben war, doch litt Ersterer an den Folgen des Sumpffiebers in so hohem Grade, daß er vollständig dienstunfähig war, nach England zurückmußte und dort lange Zeit zu seiner Erholung gebrauchte. Im Vaterlande fand er nicht das Wohlwollen, das Admiral Parker ihm bewiesen, im Gegentheil wurde er ziemlich schlecht behandelt. Sein Onkel Suckling war nicht mehr in der Admiralität und die übrigen Lords dieser Behörde hatten andere Begünstigte. Nach vielen Bemühungen erhielt er endlich im August 1781 den Befehl über die kleine Fregatte „Albemarle" und mußte während des Winters in der Nordsee kreuzen — „zur Prüfung seines Gesundheitszustandes" — wie sich die Admiralität ausdrückte.

Das war nicht nur hart, sondern grausam. Von einem Linienschiffe auf ein kleines Fahrzeug von 20 Kanonen zu kommen, das außerdem früher ein Kauffahrer gewesen, hieß dem Ehrgefühl eine starke Zumuthung machen. Noch härter war es für einen an und für sich schwächlichen und in den Tropen noch mehr zerrütteten Körper, dessen Gesundheitszustand durch eine Kreuztour in der Nordsee während des Winters zu prüfen.

Nelsons Pflichtgefühl war jedoch so groß, daß er beides ohne Murren ertrug, wenngleich er später von dieser schrecklichen Zeit nicht ohne große Bitterkeit zu sprechen vermochte.

Als er mit seinem Schiffe auf der Höhe von Helsingör eintraf, sandte der dänische Admiral ein Boot an Bord des „Albemarle", um über das Schiff und dessen Zweck Erkundigungen einzuziehen. Es ist das in den Marinen allgemeiner Gebrauch, und wird höflich beantwortet. Damals gehörte

Dänemark jedoch zu der gegen England gerichteten bewaffneten Neutralität der nordischen Mächte und Nelson glaubte deshalb eine Antwort ertheilen zu können, die ebensowenig verbindlich war, als sie andererseits den künftigen Zerstörer der dänischen Flotte charakterisirte. „Der Albemarle ist ein englisches Kriegsschiff" erwiderte er dem betreffenden Bootsoffizier. „Zählen Sie seine Kanonen und sagen Sie Ihrem Admiral, daß sie für den Nothfall sämmtlich gut bedient werden sollen."

Wie früher in Westindien verschaffte sich Nelson auch hier eine genaue Kenntniß der dänischen Gewässer. Zwanzig Jahre später wußte er sie zum Unheile Kopenhagens zu verwerthen.

Im April 1782 geleitete er ein Convoy nach Neufundland und Quebeck. Am letzteren Orte fiel sein leicht entzündliches Herz in die Schlingen eines schlauen Weibes. Nur durch das energische Dazwischentreten eines verständigen Freundes wurde er von einer höchst unklugen Heirath abgehalten, die wahrscheinlich seine ganze Zukunft beeinflußt hätte. Von Quebeck begleitete er eine Handelsflotte nach New York. Dort befehligte der Admiral Rigby, der im Laufe eines Gespräches Nelson gegenüber die Bemerkung fallen ließ, er habe hier eine einträgliche Station für Prisengelder. „Ja, Admiral," entgegnete Nelson in sehr bezeichnender Weise für seinen Charakter „aber Westindien ist die Station für die Ehre." Letztere zu gewinnen war für ihn Lebensbedürfniß und er erlangte es durch seine Bitten auch, daß Lord Hood den „Albemarle" mit nach Westindien nahm. Lord Hood gehörte als Admiral zur Flotte Rodneys, der wenige Monate zuvor bei Dominika die französische Flotte unter de Grasse geschlagen hatte und war mit einem Geschwader nach New York gekommen. Als ein intimer Freund von Nelsons Onkel Suckling übertrug er diese Zuneigung auch auf dessen Neffen, sodaß dieser von ihm schrieb, er sei wie ein Vater gegen ihn.

Lord Hood mochte aber außer dem persönlichen Gefallen, das er an Nelson fand, auch wohl die künftige Bedeutung des Helden in ihm erkennen, denn er äußerte zu Prinz

William, späterem Herzog von Clarence, der sich als Kadett an Bord des Flaggschiffes befand „Nelson wird eine Zierde unserer Flotte werden. Er ist ein Seemann, wie Sie sich kaum vorstellen können und Sie dürfen ihm jede andere Befähigung zutrauen.“ Der Prinz selbst sagte von ihm: „Als ich ihn zuerst sah, war ich erstaunt über seine knabenhafte Erscheinung und er spielte in der sonderbaren Phantasieuniform, mit der altmodischen Weste und dem langen Zopfe seines ungepuderten Haares eine so seltsame Figur, wie mir nie vorgekommen ist. Dagegen war seine Unterhaltung ungemein fesselnd und über Fachgegenstände sprach er mit einer Begeisterung, welche den ungewöhnlichen Menschen verrieth.“

Während Nelson in der Nähe von Boston mit dem „Albemarle“ kreuzte, entging er der Wegnahme durch ein französisches Geschwader, das ihn jagte, nur dadurch, daß er sich im Vertrauen auf seine früher gewonnene Kenntniß des Fahrwassers zwischen die Untiefen der St. Georgsbanken rettete, wohin ihm die Feinde nicht zu folgen wagten.

Ende 1782 segelte er mit Lord Hood nach Westindien, doch der bald darauf geschlossene Friede und die seiten Englands erfolgende Anerkennung der Unabhängigkeit Nord-Amerikas setzte vorläufig seiner Thätigkeit ein Ziel. Die Engländer hatten zwar unter Rodney einen ruhmvollen Sieg gewonnen, waren aber trotzdem in Gefahr zu unterliegen. Ihren 112 Linienschiffen standen 140 der gegen sie verbündeten Franzosen, Spanier, Holländer und Amerikaner gegenüber. Sechzig von jenen lagen kurz vor dem Friedensschlusse in Cadix bereit, um nach Westindien zu gehen, wo sich bereits Admiral Vaudreuil mit 12 französischen Linienschiffen befand. Paul Jones hatte in Europa das Prestige der englischen Unüberwindlichkeit zur See stark erschüttert und der französische Admiral Suffren die britischen Geschwader in den ostindischen Gewässern überall geschlagen und vor sich hergetrieben. So wurde England zum Frieden gezwungen, der nach achtjährigem blutigen Kampfe ihm die nordamerikanischen Kolonien ent-

riß, die im Laufe der Zeit zu einem gefährlichen Rivalen heranwachsen sollten.

Als das Ministerium im Parlamente wegen dieses wenig ehrenvollen Friedensschlusses auf das Heftigste angegriffen wurde, vertheidigte ihn der jüngere Pitt mit den Worten: „Wir haben nur 40 Linienschiffe drüben. Wer darf glauben, daß Jamaika einem regelrechten von 72 Linienschiffen unterstützten Angriffe widerstehen würde und längst ist es in diesem Hause anerkannt, daß ein Defensivkrieg nur zu einem unvermeidlichen Untergange führen kann. Mußten wir nicht mit Recht besorgen, daß uns auch Jamaika, der letzte Rest unserer Besitzungen in jenem Welttheile verloren gehen würde?"

Frankreichs Flotte hatte sich zu jenem Zeitpunkte aus tiefem Verfall wieder zu der hohen Stufe emporgeschwungen, die sie vor 100 Jahren unter Ludwig XIV. eingenommen und war mit Recht ein gefürchteter Gegner Englands geworden. Sie besaß geniale Führer, geschulte Offiziere und Mannschaften, schönes Material — wer hätte geglaubt, daß sie in wenig mehr als zwei Jahrzehnten vom Ocean weggefegt sein würde?

Mitte Juli 1783 kehrte der „Albemarle" nach Portsmouth zurück und wurde außer Dienst gestellt. Die Stelle eines Briefes, den Nelson um diese Zeit einem seiner Freunde schrieb, deutet an, daß die englischen Seeleute wenig Enthusiasmus für den Marinedienst zeigten, weil man sie nicht richtig behandelte und wie schon damals an Bord der Schiffe ein schlechter Geist großgezogen wurde, der später zu einer Meuterei der Flotte und England an den Rand des Verderbens führte.

„Der Widerwille der Matrosen gegen den königlichen Seedienst" schrieb er, „ist eine Folge der sehr schlimmen Einrichtung, daß die Leute stets von einem Schiffe auf das andere gejagt werden. Deshalb haben sie weder Vertrauen zu ihren Offizieren noch kümmern sich diese im geringsten um sie." Er hatte in seinem Urtheile völlig Recht. Gerade an Bord

eines Schiffes ist es mehr als anderswo nöthig, daß Offiziere und Mannschaften sich genau kennen und in einander hineinleben, wenn in kritischen Momenten die Leistungsfähigkeit nicht vollständig in Frage gestellt werden soll. Ein Schiff kann im Kampfe mit dem Feinde oder den Elementen nur seine volle Wirksamkeit üben, wenn die ganze Mannschaft unbedingtes Vertrauen zu ihren Führern besitzt und diese umgekehrt die fachlichen und geistigen Eigenschaften ihrer Leute genau kennen. Die Anforderungen, welche für die vielen verschiedenen Verrichtungen an Bord bei diesem oder jenem Manöver gestellt werden, bedingen für die einzelnen Posten die Auswahl der dazu geeigneten Persönlichkeiten und eine falsche Wahl kann die verhängnißvollsten Folgen nach sich ziehen. Es kann Jemand ein ganz vorzüglicher Matrose in seemännischer Beziehung, aber zugleich ein ganz unbrauchbarer Geschützführer sein, ein Anderer alle ihm übertragenen Arbeiten fachlich tadellos verrichten, aber sobald ihm eine gewisse Selbstständigkeit übertragen wird, wie z. B. am Steuerruder des Schiffes, in einem kritischen Augenblicke vollständig den Kopf verlieren und durch verkehrtes Drehen des Ruders Schiff und Mannschaft ins Verderben reißen.

Solche Mißgriffe lassen sich nur vermeiden und das Vertrauen der Besatzung zu ihren Offizieren kann nur dadurch geweckt und erhalten werden, wenn sie Jahre lang auf demselben Schiffe zusammen bleiben, sich gegenseitig genau kennen lernen und zu einem Ganzen zusammenschmelzen, das von dem Geiste seines Führers und seiner Offiziere beseelt wird, wo jeder Einzelne genau weiß, was und wie er es zu thun hat, dabei eine bestimmte Selbstständigkeit entwickelt und dennoch nur als Glied desselben Körpers dem leitenden Willen gehorsamt.

In viel höherem Grade noch, als dies schon auf den alten Segelschiffen nöthig war, obwohl auf ihnen die Verhältnisse im Vergleich zur Jetztzeit einfach lagen, gilt dieser Grundsatz für unsere heutigen Panzer- und Dampfschiffe mit

ihren fast über das Maß verwickelten Einrichtungen, die überdem fast auf jedem Schiffe noch verschieden sind. Auf solchen Schiffen oft Offiziere und Mannschaften zu wechseln, ist ein verhängnißvoller Fehler, der sich, namentlich für den Kriegsfall furchtbar rächen kann und muß.

Nelson begnügte sich nicht damit, den herrschenden großen Mangel erkannt zu haben, sondern suchte nach Kräften ihm entgegenzuarbeiten. Das was er bereits als Bootsteuerer auf der Themse gelernt, mit Matrosen umzugehen, ihre Denkweise zu verstehen und ihnen menschlich nahe zu treten, benutzte er jetzt, um sich ihre Zuneigung zu erwerben und sie an sich zu fesseln. So gewann er in hohem Grade ihr Vertrauen und machte sich dadurch, daß er sich stets um ihr leibliches Wohl kümmerte, bei ihnen so beliebt, daß sie sämmtlich wieder zu ihm an Bord wollten, wenn er ein anderes Schiff bekam. Diese Anhänglichkeit der Leute an seine Person blieb ihm sein ganzes Leben lang treu. Viele folgten ihm Jahrzehnte lang von Schiff zu Schiff und das dadurch geknüpfte Band trug nicht wenig zu seinen späteren Erfolgen bei.

Nach Außerdienststellung des „Albemarle“ ging Nelson in Begleitung eines befreundeten Kapitäns nach Frankreich, um dort die französische Sprache zu erlernen, was er für einen Seeoffizier für sehr wichtig hielt. Er muß sie jedoch auch viel schöner als seine Muttersprache gefunden haben, denn er schrieb von St. Omer aus seinem Freunde Locker: „Wenn ich der französischen Sprache mächtig wäre, würde ich nie englisch reden.“

Er blieb bis zum Frühjahr 1784 in Frankreich und verliebte sich dort in die Tochter eines englischen Geistlichen. Da er jedoch bei seinen beschränkten Vermögensverhältnissen und dem kostspieligen Leben an Bord, das damals Sitte war, nicht heirathen zu können glaubte — vielleicht auch weil die Stärke der Neigung vor solchen Reflexionen nicht Stand hielt, verließ er Frankreich und die Geliebte, um wieder in See zu gehen. Er erhielt den Befehl über die 28 Kanonen-

fregatte „Boreas" und segelte damit nach Westindien. Dort gerieth er in eine eigenthümliche Lage. Er fand, daß ein großer Theil des Handels mit den brittischen Inseln durch amerikanische Schiffe vermittelt wurde. Dies widersprach den Bestimmungen der Navigationsacte, welche keinem Ausländer erlaubten, mit diesen Besitzungen zu handeln und die Kapitäne der Kriegsschiffe verpflichteten, der Acte Geltung zu verschaffen. Nelson machte jedoch die Bemerkung, daß einmal die Ansiedler selbst diesen unerlaubten Handel wünschten und andrerseits sowohl der Gouverneur wie der Stationsadmiral ihn begünstigten. Trotzdem hielt er es mit seiner Pflicht für unvereinbar, nicht einzuschreiten. Er wandte sich zunächst an den Admiral, der dann auch nach längerem Zögern den Befehl erließ, die Navigationsacte in Kraft treten zu lassen. Dann begab er sich zu demselben Zwecke zum Gouverneur Shirley. Dieser nahm die Sache jedoch sehr übel und äußerte unter anderm: „alte Generale seien nicht gewohnt von jungen Gentlemen Rath anzunehmen."

Nelson erwiderte sehr schneidig: „Ich bin gerade so alt, wie der Premierminister von England, und halte mich als Schiffskapitän für ebenso fähig, wie Herrn Pitt als Minister," und schied mit dem festen Vorsatze, seine Pflicht zu thun. Obwohl auch der Admiral den gegebenen Befehl wieder rückgängig machte und Nelson aufforderte, die Amerikaner zuzulassen, hielt dieser die Parlamentsacte für die höhere Ordre und nahm vier amerikanische Schiffe fort.

Darüber erhob sich auf den Inseln großer Lärm; die Amerikaner klagten, forderten 40,000 £ Schadenersatz und Nelson wurde der Prozeß gemacht. Der Admiral war über den Ungehorsam des kühnen Kapitäns zuerst so aufgebracht, daß er ihn kassiren wollte, beschied sich jedoch, als er nach Rücksprache mit den übrigen Kapitänen des Geschwaders von diesen vernahm, daß alle See-Offiziere Nelsons Ansicht als die richtige erachteten. Dagegen war die Erregung der Ansiedler gegen Nelson so groß, daß er sich einer Verhaftung

nur entziehen konnte, indem er acht Wochen lang sein Schiff nicht verließ, auf dem er unantastbar war. Er ließ sich indessen dadurch nicht beirren und hielt daran unbedingt fest, was er einmal für recht anerkannt, bis endlich der Prozeß zu seinen Gunsten entschieden wurde. Er dankte dies dem Verhalten des Präsidenten der Insel Nevis, Herbert. Derselbe war zwar durch Nelsons Maßregeln selbst empfindlich geschädigt, bewahrte sich jedoch genug unbefangenes Urtheil, um Nelsons Partei zu ergreifen und zu erklären, daß dieser seine Schuldigkeit gethan habe.

Nelson sandte nun eine Denkschrift über seine Handlungsweise an den König selbst und sowohl dieser wie die Regierung hießen sie gut. Sehr auffallend und in hohem Grade verletzend mußte es aber für ihn sein, daß das englische Schatzamt dem Stationsadmiral Hughes Dank für dessen Eifer und Thätigkeit in Beschützung des englischen Handels aussprach, während Nelson's selbst in dem Erlaß keinerlei Erwähnung geschah.

„Es kränkt mich sehr,“ schrieb er mit Recht seinem Freunde Locker, „daß, nachdem ich meine Gesundheit und mein Vermögen auf das Spiel gesetzt, ein Anderer den Dank für das erntet, was ich gegen seine Befehle that. Entweder hätten sie mich aus dem Dienst jagen oder von meinen Schritten Notiz nehmen müssen. Wenn das der Lohn für treue Pflichterfüllung ist, so werde ich mich in Zukunft hüten, mich einer ähnlichen Gefahr auszusetzen. Immerhin habe ich aber meine Pflicht gethan, und mir keine Vorwürfe zu machen.“

Nelson vergaß, daß selten Untergebene Dank ernten, wenn sie direkt oder indirekt Vorgesetzte auf mangelhafte Pflichterfüllung aufmerksam machen und daß sie gewöhnlich noch schlechter dabei fahren, als er. Es ist das einmal der Welt Lauf und der Betreffende muß sich eben mit dem Bewußtsein trösten, nach Wissen und Gewissen zum Besten des Vaterlandes gehandelt zu haben.

Der Kummer über diese Angelegenheit wurde jedoch

andererseits wieder ausgeglichen und auf das verwundete Ehrgefühl ein Balsam gelegt. Seine Beziehungen zum Präsidenten Herbert brachten ihn in nähere Berührung mit dessen Familie, zu der auch eine schöne und liebenswürdige Nichte, die Wittwe eines Doktor Nisbet zählte. Nelson verliebte sich in sie und es erfolgte bald die Heirath. Die Dame war noch sehr jung, zählte kaum 20 Jahr und hatte einen kleinen Knaben von 3 Jahren. Zwar äußerte ein Nelson befreundeter Marineoffizier einen Tag nach der Hochzeit: „Gestern verlor die Marine eine ihrer größten Zierden. Es ist ein nationaler Verlust, wenn ein solcher Offizier heirathet, er wäre der größte Mann in der Flotte geworden.“ Nelson selbst war darüber jedoch anderer Ansicht. Obwohl er die leidenschaftlichste Liebe für die Dame hegte, schrieb er ihr noch als Verlobter: „Das Vaterland hat den ersten Anspruch an meine Dienste; Privatrücksichten und Privatglück müssen dem öffentlichen Wohl stets aufgeopfert werden. Die Pflicht ist die erste und größte Angelegenheit eines Seeoffiziers. Was ihn selbst angeht muß nachstehen, so weh es auch thun mag.“

In einem anderen Briefe sagt er: „Ohne Dich habe ich keine Freude an dieser Welt, denn ich weiß längst, daß nichts als Sorge und Plage darin sind. Da hast Du meine Gesinnungen; Gott gebe, daß sie sich nie ändern mögen. Auch denke ich nicht daran, daß es je der Fall sein könne. Ja so weit menschlicher Verstand reicht, habe ich die moralische Sicherheit, daß es nicht möglich ist, denn eine wirkliche Neigung führt uns zusammen, nicht Interesse oder Zwang.“

Wie wenig kann der Mensch und selbst ein so großer Geist wie Nelson für sich einstehen! Es sollte der Tag kommen, wo er diese Gesinnungen leider verleugnete, wenn er schließlich seine Fehler auch durch seinen Heldentod sühnte.

Wie Nelson bereits der Verletzung der Navigationsacte kühn entgegengetreten war, scheute er sich auch nicht, nach

einer andern Seite für die Interessen des Staates energisch einzustehen, indem er die großen Betrügereien aufdeckte, welche die Lieferanten auf den Antillen an der Regierung verübten und die sich nach Millionen bezifferten, weil nirgends eine Kontrolle geübt wurde. Indessen hatte er damit wenig Erfolg. Die Betrüger waren zu einflußreich und steckten mit den Beamten unter einer Decke. Nicht nur die Untersuchung wurde hintertrieben, sondern er auch selbst bei der Admiralität verdächtigt und mußte lange dafür büßen.

Von der dreijährigen Reise in einem so ungesunden Klima brachte er seine gesammten Mannschaften zurück und war dies vor Allem der großen Sorgfalt zu danken, die er unermüdlich dem Wohlbefinden der Leute widmete; er selbst kehrte jedoch leidend heim. Trotzdem hielt man sein Schiff noch fünf Monate bis in den Winter hinein als Aufnahmeschiff in Dienst. Es war dies die kleinliche Rache unedler Geister in der Admiralität an einem pflichttreuen Manne, der es gewagt hatte, die Korruption der Beamtenwelt an das Tageslicht zu ziehen.

Die unwürdige Behandlung empörte ihn aufs Aeußerste. Er ging fast nie von Bord und that mit finsterer strenger Aufmerksamkeit seinen Dienst. Als dann endlich die Außerdienststellungsordre kam, hatte er den Entschluß gefaßt, die Marine zu verlassen; er wollte nicht länger unter Menschen dienen, die der Moral so in das Gesicht schlugen, wie die damaligen Lords der Admiralität.

Nur mit großer Mühe gelang es Admiral Lord Howe, ihn von dieser Idee abzubringen. Er vermittelte es, daß Nelson dem Könige vorgestellt wurde und der sehr gnädige Empfang beschwichtigte seinen berechtigten Unwillen. Die Admiralität beharrte jedoch in ihrem Uebelwollen gegen ihn und er bemühte sich vergebens, wieder das Kommando eines Schiffes zu erhalten; fünf Jahre lang ließ man ihn völlig unthätig.

Er hatte zuerst die Absicht, noch einmal nach Frankreich

zu gehen, um der Sprache ganz mächtig zu werden, doch auf Bitten seines alternden und kränklichen Vaters zog er nach seinem Geburtsorte Burnham Thorpe und verbrachte dort die ganze Zeit in ländlicher Stille und nur seinem häuslichen Glücke lebend. Diese fünf Jahre waren die einzige größere Ruhezeit in seiner so sehr bewegten Laufbahn; vor und nach dieser Periode bestand sein Leben fast nur aus einer Kette unaufhörlicher gefahrvoller Anstrengungen. Er benutzte diese Zurückgezogenheit, um seine Erfahrungen durch Nachdenken zu läutern und seinen Charakter für die großen Dinge vorzubereiten, deren Ausführung, wenn ihm jetzt auch unbewußt, ihm die Vorsehung vorbehalten hatte.

Das Jahr 1792 war herangekommen. Die französische Revolution erhob drohend ihr Haupt, überfluthete die Grenzen Frankreichs und ihr Zusammenstoß mit England schien unvermeidlich. Nelson wandte sich Ende des Jahres noch einmal an die Admiralität und bat um ein Kommando. „Ich würde zufrieden sein, wenn es auch nur eine Nußschale wäre," schrieb er, doch die Antwort war ebenso kalt und kurz abweisend, wie die früheren. Da traten endlich einflußreiche Freunde für ihn ein, der Herzog von Clarence, der schon als Kadett in Westindien Nelsons Bedeutung erkannt und seitdem ihm stetes Wohlwollen bewahrt hatte und der Admiral Lord Hood, sein früherer Vorgesetzter und Freund seines Onkels Suckling.

Vier Wochen später am 30. Januar 1793 erhielt er den Befehl über das Linienschiff „Agamemnon" von 64 Kanonen, auf dem er seinen Weltruhm begründen sollte.

Der Krieg zwischen Frankreich und England hatte begonnen und Nelson ging mit der Flotte Lord Hoods nach dem Mittelmeere ab. Sein Stiefsohn, Josua Nisbet, dem er in großer Liebe zugethan war, begleitete ihn als Kadett.

Die Kräfte der beiden streitenden Parteien standen an Zahl nicht gleich; die Engländer besaßen 115 Linienschiffe, die Franzosen dagegen nur 76, doch wurde dies Mißver-

hältniß dadurch ziemlich ausgeglichen, daß die französischen Schiffe im Allgemeinen stärker und geräumiger gebaut, bessere Segler waren, besser manövrirten und schwerere Geschütze führen konnten, als die englischen.

Die Bemühungen Colberts und Du Quesne's, den französischen Kriegsschiffbau in die Höhe zu bringen, hatten während des letzten Jahrhunderts noch ihre Nachwirkung geübt, während England damit ungefähr auf demselben Standpunkt stehen geblieben war, wie am Anfange des Jahrhunderts.

Die Aussichten für den Ausgang des bevorstehenden furchtbaren Krieges wären deshalb für Frankreich nicht so ungünstig gewesen, wenn sich in seiner Flotte nach Beginn der Revolution nicht nach anderer Richtung eine unheilvolle Wandelung vollzogen hätte, die ihre Leistungsfähigkeit auf das Schwerste beeinträchtigte.

Es liegt in der Natur des Seedienstes, daß sein Offizierkorps monarchisch denkt. An Bord eines Kriegsschiffes kann nur Ordnung herrschen, wenn Einer absolut befiehlt und alle Andern unbedingt gehorchen. Lediglich unter solchen Verhältnissen kann es Erfolge im Kampfe haben. Der blutige Convent verstand jedoch weder die Nothwendigkeit dieser Thatsache, noch wußte er oder machte es sich klar, daß die Heranbildung von tüchtigen Schiffs- und Flottenführern Jahrzehnte erfordert, und daß eine Flotte ohne solche Führer andern unterliegen muß, selbst wenn diese schwächer an Zahl sind Er sah deshalb in den meisten höheren Marineoffizieren nur Angehörige des verhaßten Adels und der Royalisten und die letzten zwei Jahre hatten hingereicht, um sie fast sämmtlich zu vernichten. Wem von ihnen nicht die Flucht ins Ausland geglückt war, der starb unter dem Beil der Guillotine oder schmachtete im Kerker, und an ihrer Stelle befehligten vielfach unfähige oder wenigstens unerfahrene und mittelmäßige Menschen. Die verkehrten Begriffe von Freiheit und Gleichheit hatten auch theilweise die Köpfe der Besatzungen

verwirrt und auf diese Weise war allerdings die Niederlage der Franzosen mehr als wahrscheinlich.

Mit welchen Ansichten Nelson selbst in diesen Krieg ging und wie er sie seinen Untergebenen einzuflößen suchte, erhellt aus einer Belehrung, die er einem seiner Kadetten ertheilte: „Vor Allem sind es drei Dinge, die Sie sich stets zur Richtschnur dienen lassen müssen, junger Herr. Erstens unbedingter Gehorsam, ohne sich selbst je eine eigene Meinung über die Zweckmäßigkeit der Ihnen ertheilten Befehle zu gestatten. Zweitens haben Sie Jeden als Ihren Feind zu betrachten, der schlecht von Ihrem Könige spricht und drittens müssen Sie jeden Franzosen hassen wie den Teufel."

Lord Hood setzte in Nelsons Muth und Fähigkeiten unbegrenztes Vertrauen und verwandte ihn zu allen möglichen schwierigen und gewagten Unternehmungen, die er sämmtlich mit Geschick Eifer und Erfolg ausführte Mochten Batterien zu nehmen, Schiffe aus feindlichen Häfen zu holen, Truppenlandungen unter drohenden Verhältnissen zu bewerkstelligen oder gefährliche Fahrwasser zu untersuchen sein — stets war Nelson mit seinen Offizieren und Mannschaften, welche letztere er in der Nähe seiner Heimat geworben, der Erste bei solchen Gelegenheiten. Die fünf Jahre erzwungener Ruhe hatten in dem thatendurstigen Manne eine solche Ungeduld wachgerufen, etwas zu leisten und sich hervorzuthun, daß ihm nichts zu viel wurde und er die Zeit nicht abwarten konnte, um stets aufs Neue sich in der einen oder anderen Weise mit dem Feinde zu messen.

Seinen Untergebenen muthete er bei solchen Gelegenheiten ungemein viel zu, aber sie thaten Alles freudig. Abgesehen davon, daß er es verstand, sich in kürzester Zeit ihre Zuneigung zu erwerben und dauernd zu erhalten, weil sie sehr bald fühlten, daß er ein warmes Herz für sie hatte, bildeten die unzähligen mit einander bestandenen Gefahren einen so festen Kitt zwischen ihm und seiner Mannschaft, daß er sie für das Leben an einander band und wen von den

„Agamemnoniden" nicht höhere Gewalt abhielt, der folgte dem geliebten Führer in unwandelbarer Treue auf seine verschiedenen Schiffe und überall, wohin er seine Schritte richtete.

Als Lord Hoods Flotte im Mittelmeere eintraf, stand der Süden Frankreichs mit Toulon als Spitze im Begriff, eine eigene Republik zu bilden und sich unter den Schutz Englands zu stellen. Letzteres hatte jedoch kein Vertrauen in die Leiter der Bewegung und Lord Hood nahm deshalb nur provisorisch Stadt und Hafen Toulon in Besitz. Nelson war bei diesem Akte nicht gegenwärtig; der Admiral hatte ihn mit Depeschen an den englischen Gesandten in Neapel, Sir William Hamilton, geschickt. Er wurde dort vom Könige, der damals schon ein Feind Frankreichs war und in den Engländern die Retter Italiens, namentlich aber seiner Staaten erblickte, auf das Ausgezeichnetste empfangen.

Nach Erledigung seiner Aufgabe in Neapel wurde Nelson nach Tunis geschickt, um in Verbindung mit Commodore Linzee den für die französische Sache eingenommenen Bey für England zu gewinnen. Auf dem Wege dorthin bestand er ein Gefecht mit feindlichen Fregatten, das unentschieden blieb, weil die besser segelnden Franzosen nicht Stand hielten.

Der Zweck von Linzee's Sendung wurde indessen nicht erreicht. Der Bey blieb auf Frankreichs Seite und auch Nelson versuchte seine Ueberredungsgabe vergeblich. Als er seinen letzten Trumpf ausspielte und dem Bey vorhielt, daß er doch unmöglich länger zu einer königsmörderischen Nation halten könne, die durch ein solches Verbrechen in aller Augen verachtet dastehe, erwiderte der Bey trocken: „Gewiß ist das sehr schändlich, aber wenn die Geschichtsschreiber die Wahrheit sprechen, haben die Engländer einmal dasselbe gethan." Damit waren die Unterhandlungen zu Ende und das Geschwader mußte unverrichteter Sache absegeln.

Bald darauf wurde Nelson mit einigen Schiffen nach Corsica geschickt. Dort hatte sich das Volk unter Paoli

gegen die französische Herrschaft erhoben, weil es mit den blutigen Plänen des Convents nichts zu thun haben wollte, und von Paoli waren Unterhandlungen mit Lord Hood zur gemeinschaftlichen Vertreibung der Franzosen und Uebergabe der Insel an die Engländer angeknüpft. Nelson begann seine Thätigkeit mit einer Reihe von glücklichen Handstreichen, Angriffen auf einzeln liegende Batterien und Außenposten, sowie Vernichtung von Magazinen und schnitt namentlich jede Verbindung mit dem Festlande ab. Dann landete er Truppen, um das befestigte San Fiorenzo zu belagern. Sehr bald merkten die Franzosen, mit welchem kühnen Feuergeist sie zu thun hatten und daß sie ihm gegenüber sich nicht halten konnten. Sie gaben deshalb die Festung auf, verbrannten ihre im Hafen liegenden Fregatten und zogen sich nach Bastia zurück.

Lord Hood hatte inzwischen Toulon wieder verlassen und die unglückliche Stadt war dadurch in die Gewalt der Republikaner gefallen, die auf die grausamste Weise Rache nahmen. Von den 28000 Einwohnern hatten 15000 Zuflucht auf den englischen, spanischen und sardinischen Geschwadern gefunden, welche bei Toulon lagen, aber einige Wochen nach dem Abzug der Engländer, deren schwankende Politik an dem Unheil die Hauptschuld trug, zählte die Stadt nur noch 7000 Einwohner; die übrigen waren niedergemetzelt.

Unmittelbar vor seinem Absegeln ließ Lord Hood noch 9 französische Linienschiffe verbrennen; vier andere nebst sechs Fregatten folgten ihm freiwillig während 18 Linienschiffe den Republikanern wieder in die Hände fielen. Immerhin hatte Frankreich dadurch 13 Linienschiffe eingebüßt, um die seine Marine gegen England geschwächt wurde. Es war der Anfang der schweren Schläge, welche sie während der nächsten zehn Jahre zertrümmern sollten.

Hood begab sich nun unter Zurücklassung eines Beobachtungsgeschwaders nach Corsica und beauftragte den Befehlshaber der Landungstruppen, General Dundas, Bastia

zu nehmen. Da dieser jedoch erklärte, ohne 2000 Mann Verstärkung nicht zur Belagerung schreiten zu können, beschloß Hood, hauptsächlich auf Nelsons energisches Drängen, die Sache mit den Matrosen und Soldaten allein zu unternehmen.

Die Belagerung begann und Nelson mit seiner ungestümen Verwegenheit war die Seele des Ganzen. Er wußte allen Mannschaften seine eigenen Gefühle einzuflößen, verstand es meisterhaft, sie nach ihren Eigenthümlichkeiten zu verwerthen und ihren Eifer auf das Höchste anzuspornen. Was ein Landgeneral mit 5000 Mann Landtruppen nicht zu unternehmen wagte und Lord Hood gegenüber als ein eitles voreiliges Unternehmen bezeichnete, das führte er mit 1450 Mann darunter 250 Matrosen aus. „Wir sind unserer nur wenige" äußerte er, „aber vom rechten Schlag."

Am 4. April wurden diese Mannschaften gelandet und mit bewunderungswerther Schnelligkeit und Umsicht die Belagerungsarbeiten ins Werk gesetzt. Nelson war überall. Bald rekognoscirte er, bald revidirte er die Posten, baute Batterien und ließ von Matrosen Geschütze auf Höhen schleppen, wie es kein Mensch, am allerwenigsten aber die Belagerten selbst vorher für möglich gehalten hätte. Dann ließ er Bastia zur Uebergabe auffordern. Die stolze Antwort des französischen Kommandanten lautete: „Ich habe glühende Kugeln für Eure Schiffe und Bayonette für Eure Truppen. Wenn zwei Drittheile unserer Mannschaften gefallen sein werden, dann will ich mich der Großmuth der Engländer übergeben."

Doch dieser gaskognische Stolz hielt nicht Schritt mit den Thatsachen. Als auf den umliegenden steilen Höhen immer mehr Batterien wie durch Zauber emporwuchsen, entfiel den Franzosen der Muth. Schon am 19. Mai kapitulirten sie und die Besatzung von 4000 Mann streckte vor 1700 die Waffen. Von dieser Stärke hatte Nelson erst erfahren nach Beginn der Belagerung, bis dahin hielt er sie für viel geringer. Aber er verschwieg wohlweislich die unangenehme

Entdeckung. „Meine eigene, die Ehre Lord Hood's und unseres Vaterlandes wäre geopfert" schrieb er seiner Frau, „wenn ich bekannt gemacht hätte, was ich wußte. Du kannst Dir denken, welche Gefühle mich bei der ganzen Belagerung bewegten."

Wie damals auf Nevis, erhielten die Generale, gegen deren Willen die Belagerung unternommen war, und die nur ihre Soldaten in die bezwungene Stadt hatten einrücken lassen, Belohnungen; Nelson, der alles gemacht hatte, nichts. Die feindliche Stimmung in den Regierungskreisen gegen ihn dauerte noch immer, doch fühlte er sich durch Lord Hood's öffentlich und privatim ausgesprochenen Dank vollständig belohnt.

Eines der Schiffe, welches die kriegsgefangene französische Besatzung von Bastia nach Toulon führte, brachte die Nachricht mit, daß die Franzosen die Abwesenheit der Engländer benutzt hätten, um mit aller Energie eine Flotte auszurüsten, welche im Begriff stehe, in See zu gehen. Sofort segelte Lord Hood nach den Hyerischen Inseln ab, um dem Feinde entgegenzutreten und nahm Nelson mit sich. „Ich bitte Gott" schrieb dieser an seine Frau, „daß wir auf die feindliche Flotte stoßen. Wenn mich ein Unfall treffen sollte, wird mein Benehmen so sein, daß es Dir Anspruch auf die königliche Gnade giebt. Mein Name wird nie meinen Angehörigen Unehre machen. Was ich besitze, habe ich Dir gegeben; ich wollte, es wäre mehr, aber ich habe nie einen Pfennig unehrlich erworben, es kommt alles aus reinen Händen. Was für ein Schicksal mich auch erwartet, ich bitte Gott, Dich zu segnen und Dich für Deinen Sohn zu erhalten."

Diesmal gingen seine Hoffnungen und Befürchtungen jedoch nicht in Erfüllung. Man entdeckte zwar die Franzosen in geschlossener Ordnung bei St. Tropez und nahe der Küste unter dem Schutze der Batterien von St. Honoré vor Anker und Hood entwarf auch den Plan, einen Theil seiner Flotte zwischen sie und das Land zu schieben und fünf ihrer Schiffe zwischen zwei Feuer zu nehmen, doch vereitelte Windstille

diesmal die Ausführung des von den Regeln der alten Taktik abweichenden Planes und es kam nicht zum Kampfe. Lord Hoods neue und geniale Idee imponirte jedoch Nelson so sehr, daß er sie nicht wieder vergaß und als er sie einige Jahre später zur Anwendung brachte, verdankte er ihr einen seiner glänzendsten und folgenreichsten Siege.

Er wurde nun mit dem Agamemnon dem General Stuart bei der Belagerung von Kalvi auf Korsika zu Hülfe geschickt. In Stuart fand er einen Mann gleichen Sinnes wie er selbst, muthig, entschlossen und vor keinem Wagniß zurückschreckend. Er brauchte deshalb nicht so große Verantwortung auf sich zu nehmen, wie vor Bastia. Trotzdem war der Dienst ebenso schwer wie dort und für ihn selbst verhängnißvoll. Von 2000 Mann Belagerungstruppen erkrankten bei dem gefährlichen Klima über die Hälfte, während die feindlichen Geschütze verhältnißmäßig wenig Schaden thaten. Eine Kugel schlug jedoch neben ihn in den Boden und warf ihm Sand und Kiesel in sein Auge. Er machte zwar nicht viel daraus und blieb nur einen Tag vom Dienst, aber das Auge war für immer verloren. Das schlechte Klima ließ ihn merkwürdiger Weise verschont, wenigstens trug es keine ernsteren Folgen. „Alle Arten von Krankheiten, die es giebt" scherzte er mit Bezug auf seinen schwächlichen Körper „haben sich an mir versucht, aber ich habe nicht Kraft genug, um sie festzuhalten."

Calvi fiel. Lord Hood sandte Nelsons Belagerungs-Tagebuch an die Admiralität, damit sie aus demselben seine großen und unermüdlichen Anstrengungen kennen lernte, aber auch dies konnte das Uebelwollen gegen den übereifrigen und unbequemen Kapitän nicht beseitigen. Nicht einmal unter den Verwundeten wurde sein Name erwähnt. Das schmerzte ihn tief. „Hundert und zehn Tage" schrieb er mit Recht über eine solche Handlung empört, „war ich zur See und zu Land gegen den Feind thätig. Ich habe mich dreimal gegen Schiffe, zweimal gegen Bastia, viermal gegen Boote geschlagen. Ich habe zwei Städte genommen, zwölf feindliche

Schiffe verbrannt und mir ist nicht bekannt, daß irgend Jemand in der Flotte mehr gethan hat. Ich bin stets von meinem Oberbefehlshaber belobt worden, habe aber von der Regierung keine Belobung erhalten. Was kann aber kränkender sein, als wenn andere für Dienste, bei denen ich verwundet wurde, belobt werden, während sie fern davon im Bette lagen. Man ist nicht gerecht gegen mich gewesen — aber es schadet nichts, ich werde noch einmal meine eigene Zeitung haben.“ Aus diesen Worten sprach das prophetische Ahnen des zukünftigen Helden, der sich seiner gewaltigen Kraft bewußt ist, und es sollte sich in nicht ferner Zeit in großartigster Weise bewahrheiten.

In Anlaß seiner Verwundung schrieb Nelsons alter Vater dem tapferen Sohne einen Brief, der hier einen Platz verdient, weil er die Grundsätze der Gottergebenheit und Selbstverleugnung des ehrwürdigen Pfarrers kennzeichnet, in denen derselbe auch unzweifelhaft seine Kinder erzogen hatte.

„Eine unfehlbare Hand, eine allweise und gütige Macht hat die Stärke des Stoßes gemildert, der Dich getroffen. Gesegnet sei die Hand, die Dein Leben bewahrt, damit Du, wie ich bestimmt hoffe, noch viele Jahre als Werkzeug für das Gute, was sie bewirken will und als Vorbild für Deine Kameraden dienen kannst. Du brauchst nicht zu fürchten, mein lieber Sohn, daß Du je von mir eine gefährliche Schmeichelei hören wirst, aber ich gestehe, wenn ich Deinen Namen so ehrenvoll nennen höre, tritt mir eine Freudenthräne in das Auge. Möge Gott Dich stets beschützen, Dich führen und Dir in allen Deinen Bemühungen für das, was gut und recht ist, beistehen. Ich weiß wohl, daß Militärpersonen in der Regel Fatalisten sind. Dieser Glaube kann auch ohne Zweifel nützlich sein, aber er darf nicht das Vertrauen ausschließen, das jeder Christ auf die Vorsehung setzen muß, die alle irdischen Dinge lenkt. Dein Geschick liegt in Gottes Hand und alle Haare Deines Hauptes sind gezählt. Ich für meine Person kenne keine stärkendere Lehre.“

Und diese Lehren und Ermahnungen des edlen Greises waren auch nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen. Nelson war tief religiös, das äußerte sich nicht nur in den kurzen Gebeten, die er oft kurz vor der Schlacht in sein Tagebuch schrieb, sondern auch in den Briefen an seine Frau, ehe der Dämon sinnlicher Leidenschaft sein von Natur edles Herz verwirrte.

Lord Hood war inzwischen im Oktober 1794 aus Gesundheitsrücksichten nach England zurückgekehrt und hatte interimistisch dem nächstältesten Offizier Admiral Hotham den Befehl über die Mittelmeerflotte übertragen. Die Mißwirthschaft und Unfähigkeit der Admiralität gab auch ihm Ursache zu begründeten Klagen. Für die Bedürfnisse der Flotte wurde auf so unverantwortlich schlechte Weise gesorgt, daß dem Oberbefehlshaber dadurch die ärgsten Verlegenheiten erwuchsen und es den Anschein hatte, als ob hierbei auch eine Corruption im Spiel sei wie sie von Nelson, allerdings zu seinem eigenen größten Schaden, in den großartigen Betrügereien in Westindien aufgedeckt wurde.

Lord Hood besaß ebenfalls den Muth, diese Verhältnisse offen zur Sprache zu bringen und namentlich, als er im folgenden Frühjahre wieder nach dem Mittelmeere hinaus sollte, die eindringlichsten Vorstellungen über die ganz unzulängliche Stärke der dortigen Flotte zu erheben. Er theilte jedoch das Schicksal Nelsons. Seine vollberechtigten Klagen erregten das Mißfallen der Admiralität in solchem Grade, daß er nicht nur seines Postens als Oberbefehlshaber enthoben wurde, sondern auch nie wieder ein Kommando erhielt.

Nelson, der für Lord Hood eine ungemein hohe Verehrung besaß, war außer sich. „O diese elende Admiralität!“ schrieb er seinem Bruder, „diese Menschen haben den besten Offizier unserer Flotte zum Aufgeben seiner Stellung gezwungen und damit die ganze Flotte gefährdet. Lord Hoods Abgang ist ein Nationalunglück.“

Admiral Hotham war durchaus nicht seinem Vorgänger gewachsen. Es fehlte ihm jede Initiative und er freute sich,

nach Nelsons Urtheil, wenn nur Monat auf Monat dahinging, ohne daß seine Flotte Verluste erlitt. Dadurch und durch die Kurzsichtigkeit der Admiralität, welche weder rechtzeitig für die Bedürfnisse noch für die nothwendigen Verstärkungen der Flotte sorgte, wurde die Lage der letzteren im Mittelmeere eine höchst mißliche und schwierige. Die Franzosen machten stete Fortschritte in Italien und verstärkten ihre Flotte so energisch, daß sie allmälig die englische an Zahl überflügelte. Toskana hatte sich Frankreich in die Arme geworfen; das Bündniß zwischen Spanien und England wurde von Tage zu Tage zweifelhafter und Corsika war bedroht. Anstatt den Gefühlen der Bewohner Rechnung zu tragen und die Insel als selbstständigen Staat hinzustellen, hatte England sie sich einverleibt und dadurch den größten Theil der Bevölkerung gegen sich aufgebracht, die nun mit Frankreich konspirirte.

Admiral Martin lief mit 15 Linienschiffen von Toulon aus, um 6000 Mann französische Truppen nach Corsika zu bringen. Hotham befand sich mit seiner Flotte in Livorno, um dort die Unternehmungen der Oesterreicher zu unterstützen. Als ihm seine Avisofregatten das Auslaufen Martins meldeten, segelte er sofort zur Aufsuchung desselben mit 14 Linienschiffen ab und traf ihn auch am 12. März vor dem Meerbusen von Genua, bevor er die Landung hatte bewerkstelligen können. Das Wetter war jedoch so böig, daß es nicht zum Kampfe kam. In der Nacht verlor ein französisches Linienschiff durch einen Windstoß seine Großstenge und es kennzeichnet die seemännische Untüchtigkeit und den Geist von Martins Flotte, daß jenes Schiff, anstatt die Stenge zu ersetzen, was auf einem geregelten Kriegsschiffe selbst bei schlechtem Wetter eine Sache von höchstens 1—2 Stunden ist, einfach die Flotte verließ und sogar noch eine Fregatte zur Unterstützung mit sich nahm. Am andern Tage dauerte das stürmische Wetter an; ein zweites französisches Linienschiff machte Havarie und verließ ebenfalls die

Flotte, um nach Genua zu flüchten. Bis dahin hatte Hotham immer auf einen Angriff der Franzosen gewartet; da dieser aber ausblieb, gab er endlich Signal, auf den Feind Jagd zu machen. Einige Stunden darauf stieß das französische Linienschiff „Ça ira“ mit seinem Vordermann zusammen und verlor dadurch seine Stengen, wodurch seine Segelfähigkeit bedeutend beeinträchtigt wurde. Es war der englischen Vorhut, bei der sich auch der „Agamemnon“ befand, ziemlich nahe und gefährdet. Bereits wurde es von der englischen Fregatte „Inconstant“ beschossen, als ihm eine französische Fregatte zu Hülfe kam und es in das Schlepptau nahm. Wohlgezielte Schüsse der schweren Geschütze des „Ça ira“ zwangen die „Inconstant“ zum Rückzuge, doch jetzt kam der „Agamemnon“ auf und der ungeduldige Nelson setzte alle möglichen Segel, um in das Gefecht zu kommen. Nach seiner Manier, den Stier bei den Hörnern zu fassen, wollte er nicht feuern, bis er auf Schiffslänge heran sei, doch diesmal hatte er das Schießen der Franzosen unterschätzt. Keine Kugel aus den Heckgeschützen des „Ça ira“ verfehlte ihr Ziel. Nach diesen Erfahrungen hielt er es nicht rathsam, sich den Breitseiten des Feindes auszusetzen und änderte seine Taktik. Da er so viel schneller segelte, als der im Schlepptau befindliche Gegner, lief er bis auf 150 Schritt Entfernung heran, drehte dann hinter dem Heck des Franzosen auf, gab ihm in der Längsrichtung eine Breitseite und fiel wieder ab, um nach dem Laden der Geschütze das Manöver zu wiederholen. Dies führte er über zwei Stunden durch; dann wendeten einige der französischen Schiffe, um ihn abzuschneiden, da er seiner Flotte bedeutend voraus war. Nelson wäre auch wohl vor diesem ungleichen Kampfe nicht zurückgeschreckt, doch war Hotham vorsichtiger und machte ihm das Rückrufsignal. Merkwürdiger Weise hatte der „Agamemnon“ in diesem Kampfe nur 7 Verwundete, während der Verlust des „Ça ira“ 110 Mann betrug und seine Takelage arg zerschossen war. Als nämlich Nelson jenen mit seinen Breit-

seiten der Länge nach zu bestreichen begann, wich das anfänglich so sichere Zielen der Franzosen der Verwirrung und dies erklärt den geringen englischen Verlust; es spricht aber auch nicht für gutes Zielen der Engländer, daß sie auf so nahe Entfernung und fast ohne Widerstand in zwei Stunden dem „Ça ira“ nicht mehr Schaden zufügten. In der That stand es auch auf der englischen Flotte mit dem Schießen bis dahin nicht besonders und erst in den nächsten Jahren vollzog sich die Wandelung, welche die englische Schiffsartillerie so wesentlich hob und ihren Kanonieren den Franzosen gegenüber eine so bedeutende Ueberlegenheit verlieh, daß sie das Meiste zu ihren Siegen beitrug.

Nach dem Abbrechen dieses Einzelkampfes bildeten beide Flotten wieder ihre Schlachtlinie und behielten sich im Auge. Andern Morgens war das Gros der Franzosen etwa fünf Seemeilen von den Engländern entfernt, hatte jedoch unverantwortlicher Weise den seit dem gestrigen Gefechte von dem Linienschiffe „Censeur“ geschleppten „Ça ira“ 1½ Seemeilen hinter sich gelassen. Mit Tagesanbruch war es windstill; eine sich dann erhebende leichte Briese gab den Engländern den Vortheil des Windes und sie versuchten die beiden Schiffe abzuschneiden. Zwei ihrer Linienschiffe begannen das Gefecht, während die übrigen wegen wieder eingetretener Windstille bewegungslos als unthätige Zuschauer liegen mußten. Jene beiden wurden jedoch von einem so genau gerichteten Feuer empfangen, daß sie innerhalb einer Stunde kampfunfähig waren und ein aufspringendes Lüftchen zum schleunigen Rückzuge benutzen mußten. Mit der Briese rückten aber vier andere Engländer, und unter ihnen auch der „Agamemnon“ heran, während Admiral Martin seiner Flotte Signal gab, sich zwischen die bedrängten Kameraden und die Engländer zu schieben. Aus Mißverständniß oder sonstigen Gründen geschah dies nicht, sondern die Franzosen gingen an der Außenseite des Feindes vorbei. Diese unfreiwillige Bewegung brachte sie in eine sehr günstige Lage und

die Engländer zwischen zwei Feuer, wodurch deren beide vordersten Schiffe auch stark litten und jedes einen Mast verlor. Anstatt aber diesen Vortheil auszunutzen, schwenkte der Leiter der französischen Vorhut, das Linienschiff „Du Quesne“, das sich in diesem Falle seines Namens höchst unwürdig zeigte, ab, die übrigen Schiffe folgten ihm und ließen „Censeur“ und „Ça ira“ schmälich im Stich. Beide kämpften auf das Tapferste und ergaben sich erst, als sie total zerschossen waren und zusammen 650 Mann verloren hatten. Man sagte, sie hätten mit einem Strick um den Hals gekämpft, wie der Kapitän der „Serapis“ Paul Jones vorwarf, weil sie auf Befehl des Convents mit glühenden Kugeln schossen und deshalb keinen Pardon erwarteten, jedoch hatten sie sich umsonst geängstigt, denn die Engländer thaten ihnen nichts zu Leide. Der tapfere Admiral Martin mußte jedoch mit Schmerz sehen, wie durch die verkehrte und laue Ausführung seiner Befehle das Gefecht verloren ging. Seitdem Admiral de Grasse auf dem Linienschiffe „Ville de Paris“ durch Rodney's Flotte in der Schlacht bei Dominika gefangen genommen war, hatte man in der französischen Marine die unglückliche (später freilich wieder abgeänderte) Einrichtung getroffen, daß der kommandirende Admiral im Gefecht sich auf einer schnellen Fregatte einschiffen mußte, um von ihr aus durch Signale ersteres zu leiten. Hätte Martin auf einem Linienschiffe seine Flotte in die von ihm gewünschte Stellung führen können, wären höchst wahrscheinlich die beiden Schiffe gerettet worden.

Nelson zog aber aus dem Verhalten der Franzosen mit seinem schnellen Blicke und sicherem Urtheile den Schluß, daß eine Flotte, die auf diese Weise zwei ihrer Schiffe in Stich lasse, demoralisirt sei und deshalb auf das Schnellste verfolgt werden müsse. Nach Beendigung des Kampfes begab er sich deshalb sofort zu Hotham und bat ihn auf das Dringendste, die beschädigten Schiffe unter dem Schutze einiger Fregatten zurückzulassen und mit den übrig bleibenden zehn

Linienschiffen die Franzosen zu verfolgen. Zu seinem großen Kummer erhielt er jedoch die Antwort: „Wir können zufrieden sein, wir haben sehr viel gethan."

„Ich für meine Person" schrieb Nelson an seine Frau — und auch in diesem Briefe spiegelte sich sein Charakter in seiner ganzen Größe — „kann diese Ansicht nicht theilen. Hätten wir von den 11 fliehenden Franzosen 10 genommen und den Elften nicht, während wir es konnten, so hätte ich es nicht billigen können. Admiral Goodall (Befehlshaber der Vorhut, bei der sich Nelson befand) war auch meiner Meinung. Ich suchte ihn zu bewegen, Admiral Hotham zu schreiben, aber er weigerte sich. Wir würden sonst einen Tag gehabt haben, wie ihn die Annalen Englands noch nicht kennen. Ich wünschte wohl als Admiral eine englische Flotte zu befehligen; ich würde alsdann bald entweder sehr viel thun oder zu Grunde gehen. Halbe Maßregeln sind meiner Natur zuwider. Hätte ich am 14. den Oberbefehl gehabt, so hätte entweder die ganze französische Flotte meinen Triumph verherrlicht, oder ich wäre in arge Noth gerathen."

Bei Abukir, Kopenhagen und Trafalgar lieferte er den Beweis, daß er mit jenen Worten nicht zu viel gesagt.

Nachdem Hotham versäumt hatte, die französische Flotte zu verfolgen, bezüglich zu vernichten, trat ein Stillstand in den Bewegungen der Engländer ein. Die Admiralität unter Vorsitz des Lord Chatham zeigte sich ihrer Aufgabe weniger denn je gewachsen; die durch Kampf mit Feind und Wetter hart mitgenommenen englischen Schiffe warteten ebenso vergeblich auf genügendes Material wie auf Verstärkungen, befanden sich in einem Zustande, daß ein Viertheil von ihnen zur Reparatur hätte nach Hause geschickt werden müssen und waren in ihrer Wirksamkeit völlig gelähmt.

Die Franzosen dagegen hatten im April eine Verstärkung von 4 Linienschiffen und 3 Fregatten erhalten, mit denen Admiral Renaudie aus Brest glücklich in Toulon angekommen war. Hotham that nichts und konnte nichts thun, weil es

ihm an Macht fehlte. Ja es war ein Wunder, daß die für ihn von England kommenden Munitionsschiffe nicht durch den Feind abgefangen wurden, „sonst wäre das Spiel aus gewesen" wie Nelson sagte.

Endlich erschien Admiral Man mit 6 Linienschiffen zur Unterstützung und ebenso stießen zwei Neapolitanische Linienschiffe zu Hotham.

Damit war er dem mit 17 Linienschiffen wieder von Toulon ausgelaufenen Admiral Martin überlegen, der am Eingange der Bucht von Genua kreuzte. Nelson war detachirt und stieß auf Martin, wurde von ihm bis St. Fiorenzo, wo Hotham vor Anker lag, gejagt und wäre ihm fast in die Hände gefallen. Die Engländer gingen darauf in der Nacht unter Segel, um den Feind aufzusuchen und fanden ihn am 13. Juli bei den Hyerischen Inseln. In der Nacht vorher hatten sechs ihrer Schiffe in einer Bö jedes ein Marssegel verloren, aber unter Hothams schwacher Hand schien der seemännische Schneid auf der Flotte auch schon stark geschwunden zu sein, denn der Ersatz der fortgeflogenen Segel, der auf gut exercirten Schiffen unbedingt in einer halben Stunde hätte geschehen müssen, dauerte so unendlich lange, daß Martin Zeit gewann, nach dem Golf von St. Juan zu flüchten, während ein rechtzeitiger Angriff ihn wahrscheinlich vernichtet haben würde. Nur sein hinterstes Schiff den „Alcide" erreichten noch die Engländer und machten es kampfunfähig. Ehe es genommen werden konnte, gerieth es in Brand und wurde so schnell von den Flammen verzehrt, daß die zu Hülfe eilenden englischen Boote nur etwa die Hälfte seiner Mannschaft retten konnten.

Plötzlich sprang der Wind auf Ost, die Franzosen konnten damit St. Juan nicht erreichen und steuerten auf Frejus. Dadurch kamen allmälig 7 englische Schiffe, unter ihnen auch der „Agamemnon" mit der französischen Nachhut ins Gefecht, aber unbegreiflicher Weise rief Hotham, der mit der Haupt-

macht der Flotte noch zurück war, sie ab und es wurde keine weitere Entscheidung herbeigeführt.

Für Corsika war indessen nichts weiter zu fürchten, und Nelson wurde deshalb mit 8 Fregatten nach Genua gesandt, um die Oesterreicher zu unterstützen. Er hatte dort einen schweren Stand und musste viel auf eigene Verantwortung handeln, wenngleich er den dazu nöthigen politischen Muth in hinreichendem Grade besaß. Er fand zerfahrene Verhältnisse. Den österreichischen Generalen fehlte Energie, die Verbündeten hatten nicht den guten Willen, einander nach Kräften zu unterstützen und die Neutralen standen mehr auf Frankreichs als auf Seite seiner Gegner Ja, Genua war nahe daran, einen offenen Neutralitätsbruch zu begehen und sich mit den Franzosen zu vereinigen, was Nelson nur dadurch hinderte, daß er sich mit einer Fregatte in den Hafen von Genua legte

Er sah jedoch voraus, daß er auf die Dauer nicht stark genug sei, um die Bewegung zu hindern und verlangte deshalb 4 Linienschiffe und 10 Fregatten Verstärkung. Hotham hatte inzwischen den interimistischen Befehl über die Flotte niedergelegt und bis zur Ernennung eines Oberbefehlshabers war derselbe auf Sir Hyde Parker übergegangen. Dieser schickte jedoch Nelson nur eine Fregatte und eine Brigg, und zeigte überhaupt so wenig Thatkraft, daß die Franzosen ungehemmt sich zu einem Einfall in Italien vorbereiten konnten, um so mehr als auch Oesterreicher und Sardinier unthätig waren.

Im Hafen von Alassio lagen an hundert Transport- und kleinere Kriegsschiffe. Nelson erbot sich, mit seinem Geschwader und zwei Linienschiffen diese Fahrzeuge zu nehmen oder zu zerstören, aber der vorsichtige Parker ging nicht darauf ein. Die Folge davon war, daß die Franzosen die Oesterreicher angriffen und mit ihren Kanonenbooten deren bei Pietra sich auf die Küste stützenden linken Flügel stark beschossen. Dieser hielt trotzdem zwar Stand, aber mitten im

Kampfe legte der österreichische Oberbefehlshaber, General de Vins, angeblich wegen Unwohlsein das Kommando nieder und nun riß eine völlige Panik ein. Centrum und rechter Flügel flohen in größter Unordnung und der linke Flügel begann ebenfalls zu weichen. Die Niederlage war eine vollständige und wenn Nelson mit dem Feuer seiner Schiffe nicht den Paß von Bochetta offen gehalten hätte, wären 8 bis 10 000 Mann Oesterreicher und General de Vins selbst zu Gefangenen gemacht worden.

Nelsons Voraussicht und Befürchtungen hatten sich voll bestätigt. Die verlorene Schlacht gab den Franzosen die ganze genuesische Küste von Samana bis Voltapreis und dadurch wurde zugleich die Verbindung der Oesterreicher mit der englischen Flotte unterbrochen. Nelson konnte deshalb hier nicht mehr von Nutzen sein und segelte nach Livorno, um den „Agamemnon" zu repariren, der dies durchaus bedurfte. Er befand sich in einem Zustande, der seine Schlagfertigkeit völlig in Frage stellte. Masten, Stengen, Segel, Tauwerk waren überall von Kugeln zerfetzt und der Rumpf des Schiffes so zerschossen, daß er wie die alten Triremen mit Tauen umgürtet werden mußte, um nur noch zusammenzuhalten.

In dieser Zeit war in der Person des Admirals Sir John Jervis ein definitiver Oberbefehlshaber der englischen Mittelmeerflotte ernannt worden und er traf von England kommend, am 30 November 1795 vor St. Fiorenzo ein. Die ihm unterstellte Seemacht bestand aus 25 Linienschiffen, 24 Fregatten und 22 Korvetten, Briggs und bewaffneten Transportschiffen.

Mit seiner Ankunft trat nicht allein für die von ihm befehligte Flotte, sondern allmälig auch für die ganze englische Marine eine Wandlung ein. Er war der Mann, der im Sinne Nelsons die großen bestehenden Mängel klar erkannte, den ausgesprochenen Willen und Muth besaß, um sie zu beseitigen und damit den Grundstein zu den heroischen

Siegen legte, die bald die Welt in Erstaunen setzten und England zum unbestrittenen Herrscher der Meere machen sollten.

Bis dahin befand sich die englische Marine in Folge schlechter Verwaltung in einem sehr gefährdeten Zustande. Ihr Material war mittelmäßig, im Bau der Schiffe stand sie Franzosen und Spanien nach, die meisten Offiziere zeigten sich schlaff, im Dienste herrschte ein Schlendrian und die Mannschaften beseelte ein schlechter Geist, weil man sie unangemessen behandelte, ihnen niedrige Löhnung gab, auf ihr Wohlbefinden wenig Rücksicht nahm, sie ungehindert durch betrügerische Agenten um einen großen Theil der mit ihrem Blute erworbenen Prisengelder bringen ließ, und weil mit wenigen Ausnahmen, wie z. B. Nelson, die Offiziere sich nicht um sie kümmerten.

Daß solche Zustände nothwendig zu einem schlimmen Ende führen mußten, sah Jervis' weiter Blick voraus. Schon lange hatte er die Ueberzeugung gewonnen, daß es mit der englischen Flotte abwärts gehe und daß sie der gründlichsten Reformen bedürfe, wenn sie von andern Nationen nicht überflügelt werden und das leisten sollte, was man von einer Seemacht ersten Ranges zu erwarten berechtigt war. Als Kapitän bereits hatte er auf seinem Schiffe seine Ideen auszuführen gesucht und solche Erfolge erzielt, daß er sie jetzt als Admiral auf die ganze von ihm befehligte Flotte auszudehnen beschloß und auch seinen Vorsatz mit unentwegter Kraft und rücksichtsloser Energie durchführte. Vor allem waren es drei Punkte, auf die er sein Augenmerk richtete, das Wohlbefinden der Mannschaften, ihre militärische Ausbildung und die Herstellung und Befestigung der in starkes Wanken gerathenen Disciplin.

Die Grundlage des ersteren war ein angemessener Zustand der Schiffe selbst, der bis dahin außerordentlich viel zu wünschen übrig ließ Es fehlte die jetzt an Bord von Kriegsschiffen so viel und mit Recht bewunderte Reinlichkeit

und Niemand war es in den Sinn gekommen, daß damit auch der Gesundheitszustand der Besatzungen in engster Wechselswirkung stand. Die Schiffe wurden in Folge der Unsauberkeit, der schlechten Luft und mangelhaften Verpflegung Brutstätten von Scorbut und Epidemien, die einen kaum glaublichen Procentsatz der Leute hinwegrafften, sie durch Krankheit für den Dienst untauglich machten und naturgemäß ihnen den Marinedienst verleideten. Die erste Maßregel Jervis' war daher, daß er in den oberen Batterien helle und luftige Lazarethe herrichten ließ, während die Kranken früher in den dumpfen und mit verdorbener Luft erfüllten Räumen des dunkeln Zwischendecks gehalten wurden. Ebenso ordnete er wöchentliches Klopfen und Lüften der Hängematten und des Bettzeuges an, ließ die Verdecke täglich, die Wohnräume der Mannschaften zweimal wöchentlich auswaschen, sorgte durch Windsäcke für beständigen Luftwechsel in den untern Schiffsräumen und traf überhaupt nach jeder Richtung die Maßnahmen, welche nach seiner Erfahrung der Gesundheit förderlich sein konnten. So z. B. befahl er das Tragen von Flanell auf dem bloßen Körper und rüttelte überhaupt die Schiffsärzte in sehr energischer Weise aus ihrer schläfrigen Unthätigkeit auf, da sie nach seiner Ansicht durchaus nicht ihre Pflicht thaten und anstatt sich um die gesundheitlichen Verhältnisse des Schiffes zu bekümmern und vorsorgliche Maßnahmen in Vorschlag zu bringen, ihre Zeit mit Kartenspiel und Nichtsthun verbrachten.

Die wohlthätigen Folgen dieser weisen Einrichtungen zeigten sich überraschend schnell. Während in den letzten 20 Jahren die englische Flotte durchschnittlich 27 Procent Kranke gehabt hatte, fiel dieser Satz in den drei Jahren von 1797 bis 1800, während welchen Zeitraums die Prinzipien Sir John Jervis' sich zuerst allgemein Eingang verschafften, auf 14 und in den nächsten sechs Jahren sogar auf 8.

Nachdem der Oberbefehlshaber auf diese Weise den Grund für die Dienstfähigkeit der Mannschaften und damit zugleich

für ihr körperliches Wohlbefinden gelegt hatte, ging er zu einer besseren militärischen Ausbildung über. Während des Unabhängigkeitskampfes der vereinigten Staaten, an dem er in verschiedenen Gefechten ruhmvoll Antheil genommen, hatte er die Ueberzeugung gewonnen, daß in einer Seeschlacht die Ueberlegenheit der Artillerie den Sieg sichern müsse. Grade in diesem Punkte war aber bisher in der englischen Marine viel und schwer gesündigt worden. Im Allgemeinen hatten ihre Admirale und Kapitäne viel Werth darauf gelegt, ihre Mannschaften seemännisch auszubilden und man durfte mit Recht sagen, daß sie darin allen andern Nationen den Rang abliefen, aber merkwürdiger Weise vernachlässigten sie die Artillerie, obwohl sie die Hauptwaffe der Schiffe bildete und waren der Ansicht, daß das Entscheidende in der Schlacht gutes Manövriren und der Kampf von Mann gegen Mann bei der Enterung sei. Sie vergaßen dabei, daß eine siegreiche Enterung durch nichts besser vorbereitet werden konnte, als durch gutgezieltes Geschützfeuer und dessen demoralisirende Wirkungen, sowie, daß dasselbe auch aus der Ferne mit geringem, eigenen Verlust den Gegner kampfunfähig zu machen vermochte. Daß selbst Nelson diesen Mangel nicht erkannte und dem guten Schießen seiner Mannschaft, die sonst doch mit Recht zur Elite der ganzen Flotte gerechnet werden mußte, wenig Vertrauen schenkte, geht daraus hervor, daß er bei der Belagerung von Bastia durch seine Matrosen zwar in waghalsigster Weise Batterien auf fast unzugänglichen Höhen erbauen und sie auch von ihnen bedienen ließ, aber nicht wagte, die Geschütze durch seine Leute richten und abfeuern zu lassen. Er erbettelte dazu Land-Artilleristen von dem widerwilligen General Dundas, während gutes Schießen am Lande auf festem Boden und mit festem Ziel doch so bedeutend viel leichter ist als auf See. Jervis führte demgemäß ein regelmäßiges tägliches Geschützexercitium ein und die so lange vernachlässigte Waffe kam unter ihm in einer Weise zu Ehren, die sich bald für die Feinde fühlbar machte.

In Bezug auf die Disciplin fing er von oben an zu reformiren. Die Kapitäne der Schiffe betrachteten damals im Allgemeinen ihren Posten als Mittel, um ein bequemes Leben zu führen und überließen den eigentlichen Dienst ihrem ersten Lieutenant, der in ähnlicher Weise ihn so viel wie möglich wieder auf seine andern Untergebenen abwälzte. Dadurch litt natürlich die Einheit des Kommandos in hohem Grade und die volle Wirksamkeit des Schiffes wurde sehr beeinträchtigt.

Jervis wußte diesem Uebelstande sehr bald ein Ziel zu setzen. Sein Grundsatz war, „die Stellung eines Kapitäns darf keine Sinecure sein. Er ist dem Admiral für alles verantwortlich, was an Bord vorgeht; er haftet für das Verhalten seiner Offiziere und Mannschaften" und er verschaffte demselben völlige Geltung.

Einen so scharfen Vorgesetzten fand man natürlich zu Anfang höchst unbequem. Man war es bisher so ganz anders gewohnt gewesen und es zeigte sich viel Aufsässigkeit, doch Jervis wußte seinen Willen durchzusetzen. Er selbst gab das Beispiel der größten Thätigkeit und Pflichttreue, verlangte aber unnachsichtlich dasselbe von seinen Untergebenen.

Als Mitglied des Unterhauses hatte er mit den Whigs gegen den Krieg mit Frankreich gestimmt, ihn „nutzlos, unpolitisch und bedauerlich" genannt, jetzt aber, wo er Befehlshaber war, ordnete er seine politische Ansicht der militärischen Stellung vollständig unter und that alles, um die Flotte auf die höchste Stufe der Schlagfertigkeit zu bringen und sie ein Feinden furchtbar zu machen. Es gelang ihm. Die widerwilligen Kapitäne fügten sich seiner unbeugsamen Energie und die übrigen unterstützten ihn freudig. Vor allem war er aber für Nelson der rechte Mann. Beide begegneten sich in gleichem Streben und wie Jener über Jervis' Grundsätze dachte, erhellt aus einem Briefe an seinen alten Freund Locker, der inzwischen Gouverneur des Invalidenhospitals in Greenwich geworden war. „Da Sie Sir John Jervis

selbst gut kennen, so brauche ich Ihnen keine Schilderung seines Charakters zu geben und sage deshalb nur, daß er einer solchen Flotte würdig ist, denn er versteht uns zu gebrauchen, wie es für unser Vaterland am dienlichsten ist."

Mit diesem Verständniß erkannte Jervis auch sofort nach dem Antritte seines Kommandos die hervorragenden Eigenschaften Nelsons. Indem er ihn so verwandte, wie es für England am dienstlichsten war und gleichzeitig die Flotte auf so gründliche Weise reformirte, bahnte er ihm den Weg und gab ihm das Instrument in die Hand, mit dem er die Siege von Abukir, Kopenhagen und Trafalgar erkämpfte, in denen er sich nicht nur als der größte Seeheld Englands zeigte, sondern durch die auch die Geschicke Europas bestimmt wurden Beide Männer waren Ergänzungen zu einander. Jervis schuf systematisch mit zäher Kraft, eiserner Hand und in unabläßsiger Arbeit gewissermaßen eine neue englische Flotte, die mit der alten von einigen Jahren vorher nicht zu vergleichen war und Nelson empfing sie so neugestaltet von ihm, um sie mit genialem Geschick zu verwerthen. Sein Name strahlt wie eine Sonne am Ruhmeshimmel, aber man darf nicht vergessen, daß nicht er der Regenerator der Flotte war und Jervis nicht minder den Dank seines Vaterlandes für das verdiente, was Nelson später mit jener leistete. Beide sind mit Scharnhorst und Blücher zu vergleichen, von denen der Erstere die Armee in das Leben rief, mit der Blücher seine Siege erkämpfte und die deshalb beide glorreichen Antheil an den Erfolgen unserer Befreiungskriege haben.

Während Jervis auf diese Weise seine Flotte gänzlich veränderte, folgte man leider auf den übrigen Geschwadern seinem Beispiele nicht und ließ Alles beim Alten. Die Folge war bei dem stets wachsenden Unmuthe der Mannschaften über die ihnen zu Theil werdende ungerechte und schlechte Behandlung und über die Nichtbeachtung ihrer berechtigten Klagen seitens der Admiralität, endlich eine furchtbare Meuterei, welche eine Zeitlang die Sicherheit ganz Englands

bedrohte und gerade in einem höchst kritischen Augenblicke ausbrach. Obwohl der Zeitfolge nach etwas vorgreifend, mag die Geschichte dieser merkwürdigen und einzig dastehenden Empörung hier eingeschaltet werden.

Sie zeigte sich zu Anfang 1797 zuerst auf der von Admiral Bridport befehligten Flottenabtheilung, welche auf der Rhede von Spithead bei Portsmouth vor Anker lag. Die Rädelsführer hatten Alles so geheim gehalten und das Ganze mit so viel Umsicht in das Werk gesetzt, daß die Offiziere vorher keine Ahnung von dem Vorhandensein einer so bedrohlichen Erscheinung besaßen, obwohl der größte Theil der Mannschaften eingeweiht war und die Vorbereitungen viele Monate beanspruchten.

Bereits im Februar erhielt Lord Howe, damals noch Oberbefehlshaber der Kanalflotte, dem im April Lord Bridport folgte, anonyme Bittschriften von den verschiedenen Schiffen, welche hauptsächlich eine Aenderung in drei Punkten verlangten. Sie forderten Erhöhung der Löhnung, Abschaffung einiger grausamen Strafen für verhältnißmäßig geringe Vergehen und gerechtere Vertheilung der Prisengelder.

Lord Howe ordnete sofort eine Untersuchung an, ob sich an Bord der Schiffe ein unzufriedener Geist zeige, aber die Offiziere verneinten dies ganz entschieden, weil sie eben nicht gewohnt waren, sich irgendwie näher um ihre Leute zu kümmern und deshalb auch nichts bemerkt hatten. Als Lord Howe trotzdem fortgesetzte Bittschriften empfing, sandte er sie an die Admiralität, die ihnen indessen keinerlei Berücksichtigung schenkte und sie einfach bei Seite legte.

Sehr schnell zeigte sich nun der Ernst der Sache. Sobald die Flotte in den Hafen kam, faßten sämmtliche Mannschaften den Beschluß, nicht eher wieder Anker zu lichten, bis ihre an Lord Howe gerichteten Beschwerden in ihrem Sinne erledigt seien. Als dessen Stellvertreter, Lord Bridport, am 15. April das Signal zum Ankerlichten geben ließ, erscholl von dessen Flaggschiffe, der „Queen Charlotte", plötzlich ein

dreimaliges Hurrah, das von allen anderen Schiffen erwidert wurde. Die so lange geplante und von den Offizieren nicht geahnte Meuterei ging zur That über; sämmtliche Matrosen verweigerten den Gehorsam.

Vergebens versuchten die überraschten und erschreckten Offiziere alle gütlichen Mittel, um die Leute zu ihrer Pflicht zurückzuführen. Diese beharrten fest auf ihrem Verlangen und erst jetzt zeigte sich die gute Organisation der Erhebung. Von jedem Schiffe wurden zwei Abgeordnete gewählt, die ihre Sitzungen in der Kajüte des Lord Howe hielten und von dort aus Befehle ertheilten. Einige Tage darauf nahmen sie jedem Manne in der Flotte einen Eid darauf ab, der Sache treu zu bleiben, und schickten diejenigen Offiziere, welche sich früher bei den Mannschaften mißliebig gemacht hatten, von Bord. Dagegen wurde die strengste Disziplin aufrecht erhalten, keinerlei Gewaltthätigkeit oder Ausschreitung geduldet und sowohl dem Admiral, wie den an Bord gebliebenen Offizieren die größte Achtung erwiesen, sowie ihnen in Allem willfährig Gehorsam geleistet, was nicht die Zwecke der Meuterei kreuzte. Die Admiralität empfand nicht geringen Schrecken, als sie den Stand der Dinge erfuhr, der um so drohender erschien, als unter den Besatzungen völlige Einigkeit herrschte, sie eine ruhige Entschlossenheit zeigten und wie man sich nicht verhehlen konnte, ihre Forderungen eine Berechtigung hatten. Die Admiralität war rathlos und sah sich gezwungen nachzugeben. Sie bewilligte alle gestellten Forderungen; doch ihr Ruf mußte bei den Leuten ein sehr schlechter sein. Diese verlangten zuvor die Sanktion des Parlamentes und des Königs für die ihnen gemachten Zusicherungen und weigerten sich entschieden, vordem zu ihrer Pflicht zurückzukehren.

Da die Admiralität eine Zeitlang zögerte, darauf einzugehen, nahm die Sache einen drohenden Charakter an. Die Abgeordneten wurden an Bord des Flaggschiffes gerufen; man heißte die rothe Flagge, das sichtbare Zeichen

der Empörung, lud die Geschütze, setzte die Wache auf und eine schreckliche Katastrophe war zu fürchten.

Glücklicherweise kam der bei den Leuten sehr beliebte Lord Bridport dem von ihrer Seite gestellten Verlangen nach, an Bord zu erscheinen, und da er sowohl die Erfüllung sämmtlicher Bedingungen, wie die Begnadigung des Königs für alles Geschehene mitbrachte, so kehrten die Mannschaften augenblicklich zum Gehorsam zurück, während der greise Lord Howe den letzten Rest von Mißtrauen durch seine zwar ernsten aber von Wohlwollen getragenen Vorstellungen, sowie durch die Zusicherung beseitigte, daß alle Bewilligungen der Regierung durch das Parlament gutgeheißen werden würden. Letzteres geschah auch schon am 8. Mai und auf der Kanalflotte war damit die völlige Ordnung wieder hergestellt. Man hoffte, daß die Sache zu Ende sei, sah sich aber bitter getäuscht. Vierzehn Tage später brach eine viel ernstere Meuterei auf der Flottenabtheilung bei Chatham und der des Admiral Duncan aus. welcher im Begriff stand, nach dem Texel zur Blockade der holländischen Flotte abzusegeln. Sobald Duncan die ersten Anzeichen bemerkte, rief er die Mannschaft seines eigenen Schiffes zusammen, hielt ihnen das Verbrecherische ihres Vorhabens vor und verstand es, ihnen so in das Gewissen zu reden, daß sie zu Thränen gerührt, ihm bis in den Tod zu folgen gelobten. Vier seiner Linienschiffe und eine Korvette verließen ihn jedoch, um sich mit den Meuterern bei Chatham zu vereinigen.

Die Organisation der Letzteren war womöglich noch vollkommener und systematischer, als in Spithead, aber sie verlangten viel mehr, als jene. Unter ihren Forderungen waren einige berechtigte, dagegen auch viele unvernünftige, auf welche die Regierung unmöglich eingehen konnte, ohne abzudanken. Unter den ersteren konnte man es nur billig nennen, daß nach Beendigung eines Seezuges ein gewisser Prozentsatz der Mannschaften Urlaub erhalten sollte, um die Ihrigen zu sehen. Zu den letzteren gehörte das Verlangen

eines sechsmonatlichen Löhnungsvorschusses beim Inseegehen, ferner, daß kein Offizier, der beim Ausbruch der Meuterei aus einem Schiffe entfernt sei, ohne Bewilligung der Mannschaft wieder dahin zurückkehren dürfe, sowie daß verschiedene Bestimmungen der Kriegsartikel geändert werden sollten.

An der Spitze der Meuterer stand ein Matrose, Namens Richard Parker. Er hatte eine bessere Erziehung genossen, als die große Masse seiner Kameraden, besaß eine bedeutende Autorität und übte dieselbe mit viel Klugheit und Mäßigung.

Die Admiralität ließ den Meuterern durch den im Nore kommandirenden Admiral Buckner mittheilen, daß auf ihre Bedingungen nicht eingegangen, ihnen aber bei Rückkehr zu ihrer Pflicht vom Könige Begnadigung werden würde. Dies lehnten die Betreffenden auf brutale Weise ab und ihre Schritte wurden von Tag zu Tag kühner und beunruhigender. Sie ließen kein Schiff stromaufwärts und schickten sogar Abgeordnete zu den weiter hinauf bei Longreach liegenden Kriegsschiffen mit der Aufforderung, den Fluß herunterzukommen und sich mit ihnen zu vereinigen.

Dem gegenüber überzeugte sich die Regierung, daß auf gütlichem Wege nichts zu erreichen sei und entschloß sich deshalb zu entscheidenden Maßnahmen. Alle Seezeichen in der Themsemündung und an den benachbarten Küstenstrecken wurden aufgenommen, um das Inseegehen der Meuterer zu verhindern, während diese ihrerseits ebenfalls zu feindlichen Unternehmungen schritten. Sie legten ihre Schiffe quer über die Themse vor Anker und drohten durch Abschneiden jeder Verbindung zwischen London und der See die Genehmigung ihrer Forderungen zu erzwingen. Diejenigen Schiffe, welche ihnen nicht zuverlässig erschienen, nahmen sie in die Mitte.

Glücklicher Weise fand ihr Beispiel auf den Flottenabtheilungen in Portsmouth und Plymouth keine Nachahmung, deren Besatzungen durch ihren Erfolg vollständig zufriedengestellt waren. Im Gegentheil sandten sie durch Abgeordnete ein Schreiben an ihre Kameraden im Nore, in welchem

sie deren Vorgehen als eine Schande für den Namen britischer Seeleute streng verurtheilten und sie auf das Dringendste ersuchten, nicht mehr als der Rest der Flotte zu verlangen.

Die Regierung ihrerseits brachte im Parlament ein Gesetz ein, wonach Meuterei oder Verleitung zu derselben fortan als todeswürdiges Verbrechen gelten sollten und dasselbe wurde am 31. Juli einstimmig angenommen.

Dieser unerwartete Beschluß verfehlte nicht, auf die Meuterer großen Eindruck zu machen. Von den Offizieren hatten sie den Grafen von Northesk als Geisel an Bord behalten, gaben ihn jetzt aber unter der Bedingung frei, daß er eine Bittschrift an den König beförderе und mit der Antwort, wie sie auch ausfalle, an Bord zurückkehre. Das Schreiben war zwar in der Form sehr respektvoll gehalten, beharrte in der Sache aber auf den gestellten Forderungen, sprach von den Ministern in höchst abfälligen Ausdrücken und drohte, daß die Schiffe sofort in See gehen würden, wenn man das Verlangte nicht bewillige. Northesk zeigte sich zwar bereit, die Bittschrift dem Könige zu überbringen, erklärte aber gleichzeitig, sie sei so unvernünftig, daß die Aussteller unmöglich auf eine günstige Antwort rechnen dürften.

Natürlich wurde eine solche überhaupt nicht gegeben. Man sah voraus, daß die Empörer bald unter sich uneinig werden würden und täuschte sich darin auch nicht. Einige wollten mit den Schiffen in See gehen und sie dem Feinde überliefern, Andere von der königlichen Begnadigung Gebrauch machen. Parker sah, wie bei dieser Lage der Dinge seine Autorität schnell dahin schwand und die Abgeordneten der Schiffe ihm, was den Fortgang der Erhebung anbetraf, offen widersprachen. Dazu trat die Gefährlichkeit des Auslaufens nach Fortnahme der Seezeichen und die Zusammenziehung einer zum Angriff auf die Meuterei bestimmten starken Schiffsmacht stromaufwärts. Unentschlossenheit, Entmuthigung und Reue griffen Platz und die rothe Flagge, das Wahrzeichen der Empörung, wurde niedergeholt.

Als Parker sich so verlassen sah, besaß er den Muth, sich freiwillig auszuliefern. Er wurde zum Tode durch den Strang verurtheilt und ging demselben mit großer Festigkeit entgegen. Er erkannte die Gerechtigkeit des Urtheils an und sprach die Hoffnung aus, daß sein Schicksal seinen Kameraden als warnendes Beispiel dienen möge. Noch mehrere Rädelsführer wurden hingerichtet, andere zum Tode verurtheilt, aber nach dem Siege Admiral Duncan's über die Holländer bei Camperduyn vom Könige begnadigt.

So endete diese in den Annalen der englischen Marine beispiellos dastehende Meuterei, die sich sowohl durch den kühnen und entschiedenen Geist, in dem sie geplant und zum Theil durchgeführt wurde, wie durch ihre systematische Organisation kennzeichnete, und welche für England eine außerordentliche Gefahr in sich schloß. Wenn sie aber auch äußerlich unterdrückt war, ließen sich ihre Spuren nicht so bald verwischen, da man sich in einem gewaltigen Kriege befand, die betheiligten Mannschaften nicht entlassen und sie nur auf andere Schiffe, auf denen ein besserer Geist herrschte, vertheilen konnte.

Auch auf Jervis' Flotte wurden einige Hundert gesandt. Sie versuchten dort ihre Ideen zu verbreiten, fanden jedoch einerseits keinen fruchtbaren Boden für dieselben, da es Jervis bereits gelungen war, die Unzufriedenheit seiner Mannschaften zu bannen, und begegneten andererseits einer unbeugsamen Energie des Oberbefehlshabers. Eine Zahl Hinrichtungen genügte, um den meuterischen Bestrebungen ein für allemal ein Ziel zu setzen.

Kehren wir nun zum Jahre 1796 und zu Nelson zurück.

Als Letzterer nach Reparatur des „Agamemnon" zur Flotte in der Bucht von Fiorenzo stieß, wurde er von Jervis gleich auf eine Weise empfangen, die eher einem Gleichgestellten als einem Untergebenen zukam und darthat, welche vortheilhafte Meinung sein höchster Vorgesetzter von ihm haben mußte.

„Er fragte mich auf das Eingehendste nach Dingen,“ schrieb Nelson darüber, „die ihm längst hätten mitgetheilt werden müssen. Auch schien es mir, daß er meinen Ansichten über die kommenden Ereignisse und die ihnen gegenüber anzuwendenden Mittel beipflichte, denn er theilte mir sowohl seine Instruktionen wie seine Pläne rückhaltslos mit.“

Jervis wußte eben, was er an ihm hatte, daß er in jeder Beziehung in seinem Sinne handeln würde und deshalb ließ er Nelson eben so freie Hand, wie seine Vorgänger es gethan. „Ihnen kann es gleichgültig sein,“ äußerte einer der Kameraden zu ihm in schlecht verhehlter Eifersucht, „wer den Oberbefehl hat. Sie handelten unter Hood und Hotham selbstständig und thun es auch unter Jervis. Es wundert mich deshalb nicht, daß Sie sich auch von Letzterem so befriedigt fühlen.“

Nur kurze Zeit blieb Nelson in Fiorenzo. Jervis bot ihm ein größeres Schiff an, aber er zog es vor, seinen alten „Agamemnon“ zu behalten, so wacklig er auch war, und wurde mit ihm, sowie mit 3 Fregatten und 3 Korvetten wieder nach dem Meerbusen von Genua gesandt, um dort den Oestreichern Unterstützung zu bringen, indem Jervis ihm gestattete, den Stander eines Kommodore zu führen.

Der unfähige General de Vins war durch Beaulieu ersetzt, aber diesem trat jetzt anstatt Scherers, der seinen Sieg über die Oestreicher nicht auszunutzen verstanden hatte, General Bonaparte selbst entgegen, dessen militärische Talente sich in Italien die ersten Lorbeeren erwerben sollten. Während Nelson noch mit Beaulieu verhandelte und ihm vergebens klar zu machen suchte, daß nur der Besitz von Vado und Port Especia Italien gegen einen Angriff von See aus zu sichern vermöge, ging durch verkehrte Dispositionen die Schlacht von Montenotte für die Oestreicher verloren. Bonaparte verfolgte seinen Sieg mit einer für die damalige Kriegführung so unerwarteten Schnelligkeit, daß im Verlauf von 14 Tagen ganz Piemont ihm zu Füßen lag und sich nur durch die

Uebergabe der drei Festungen Coni, Tortona und Alessandria einen Waffenstillstand erkaufen konnte. Selbst Nelson, der bisher gewohnt war, von den Franzosen mit einem so verächtlichen Haß zu sprechen, wie es eines Mannes von seinem Schlage wenig würdig war, wurde durch solche glänzenden Erfolge geblendet, konnte sein Erstaunen über die großartigen Leistungen der Republikaner nicht verhehlen und begann sie fortan mit mehr Rücksicht zu beurtheilen.

Obwohl die Oestreicher jetzt von der Küste abgedrängt waren und er ihnen direkt nicht mehr nützen konnte, blieb er mit seinem Geschwader im Meerbusen von Genua und es gelang ihm, Bonaparte's Vorgehen durch Wegnahme von 6 Transportschiffen ein empfindliches Hemmniß zu bereiten. Jene Schiffe enthielten den Geschützpark für die beabsichtigte Belagerung von Mantua, die deshalb aufgegeben werden mußte. Doch Bonaparte wußte diesen Fehlschlag bald auszugleichen. Er zwang Sardinien zur Abtretung Nizzas und durch seine Siege auch sehr bald Neapel, eine Uebereinkunft mit Frankreich nachzusuchen. Ein Bündniß des letzteren mit Holland war bereits abgeschlossen, ein eben solches mit Spanien stand vor der Thür. „Ich fürchte sehr," schrieb Nelson an den Vicekönig von Corsika, Elliot, „daß England, welches diesen Krieg im Bunde mit ganz Europa begonnen hat, ihn in Feindschaft mit fast ganz Europa beenden wird."

Sein politischer Vorausblick sollte sich bewähren, wenngleich es ihm vorbehalten war, das isolirte England um so mehr zu verherrlichen und den weltumfassenden Plänen Bonaparte's einen wirksamen Damm entgegenzusetzen.

Letzterer drang in Toskana ein und nahm Livorno. Nach Abschluß des französischen Bündnisses mit Spanien, sandte dieses eine Flotte von 26 Linienschiffen nach Toulon. Am 15. Oktober entdeckten die englischen Avisos sie auf der Höhe von Korsika. Jervis lag mit 14 Linienschiffen in der Bucht von St. Fiorenzo, aber er wurde merkwürdiger Weise von der Uebermacht nicht angegriffen. In Toulon vereinigten

sich die Spanier mit den Franzosen und die kombinirte Flotte zählte jetzt 38 Linienschiffe und 20 Fregatten, aber trotzdem ließ man es geschehen, daß Jervis seinen Rückzug ungehindert bewerkstelligte. Als Genua in Folge des Bündnisses mit Frankreich seine Häfen den Engländern verschloß, blockirte Nelson Livorno, nahm dann Capraja und landete britische Truppen auf Elba, um Porto Ferrajo zu schützen. Angesichts des Wankelmuthes der festländischen Regierungen entschloß sich jedoch England jetzt zur Aufgabe Korsika's und der Räumung des Mittelmeers überhaupt und Jervis erhielt Befehl zum Schutze Portugals, des einzigen zuverlässigen Verbündeten, sich nach Lissabon zurückzuziehen.

Nelson war außer sich über den Kleinmuth Englands. „Ich trauere in Sack und Asche" sagte er, „über diese Ordre, die der Würde unseres Vaterlandes so wenig entspricht. Unsere Flotten vermögen der ganzen bewaffneten Welt die Spitze zu bieten und von allen Flotten, die ich je sah, ist mir nie eine vorgekommen, die, was Offiziere und Mannschaften anbetrifft, der von Jervis gleich wäre, der selbst ein Oberbefehlshaber ist, wie er sein muß." Welches glänzende Zeugniß stellt dies stolze und berechtigte Selbstvertrauen Sir John Jervis aus, dessen Genie und eiserner Wille in kaum einem Jahre eine so große Wandelung geschaffen hatte!

Mit der schwierigen Aufgabe der Räumung Korsikas wurde wiederum Nelson betraut und er entledigte sich derselben mit seiner gewohnten Umsicht, Klugheit und Thatkraft. Die französisch gesinnten Korsen hatten die Regierung von Bastia an sich gerissen, alles englische Eigenthum mit Beschlag belegt und suchten sich des englischen Vicekönigs zu bemächtigen, was Nelson jedoch zu vereiteln wußte. Unter der Drohung die Stadt sofort in Trümmer zu schießen, wenn die geringsten Schwierigkeiten gemacht würden, schreckte er die Regierungskommission der Art, daß man ihm fernerhin keinerlei Hinderniß in den Weg legte. In Verlauf von fünf Tagen vom 14. bis 19. Oktober 1796 gelang es ihm, nicht nur alles Staats-

sondern auch sämmtliches Privateigenthum einzuschiffen. Nelson der als der erste Engländer die Insel bei der Besitznahme betreten hatte, verließ sie auch als letzter. Eine Stunde später, nachdem er die Citadelle von Bastia hatte räumen und ihre Geschütze vernageln lassen, zogen französische Truppen, die Tags zuvor von Livorno kommend, bei Kap Korso gelandet waren, ein.

Nelson vereinigte sich mit Jervis in der Bucht von Fiorenzo. Da indessen der „Agamemnon" kaum noch See halten konnte, schickte ihn der Admiral zur Reparatur nach England zurück. Nach dem bestehenden Gebrauche hätte Nelson mit seinem Schiffe dorthin zurückkehren müssen, doch auf den Wunsch von Jervis, der ihm sagte, daß er ihn nicht entbehren könne, blieb er willig.

Anfang November verließ Jervis mit seiner aus 15 Linienschiffen, einigen Fregatten und einem Convoy bestehenden Flotte, welches letztere die Truppen und das Kriegsmaterial aus Korsika führte, St. Fiorenzo, hatte aber durch schwere Gegenwinde eine stürmische langdauernde und unglückliche Reise. Zwei Linienschiffe brachen ihre Masten, die Mannschaften mußten auf knappste Ration gesetzt werden und erst am 1. Dezember langte er in Gibraltar an.

Das Mittelmeer war nun von den Engländern geräumt. Die verbündete Flotte lief deshalb aus Toulon aus; die spanische ging nach Karthagena. Dem französischen Admiral Villeneuve gelang es jedoch, unter Begünstigung eines Oststurmes mit fünf Linienschiffen an Gibraltar vorbei und nach Brest zu segeln, ohne daß die Engländer, deren Schiffe durch denselben Sturm hart mitgenommen wurden, sie verfolgen konnten. Drei ihrer Linienschiffe rissen vor den Ankern; davon trieben zwei nach der afrikanischen Küste hinüber und scheiterten.

Am 16. Dezember segelte Jervis nach Lissabon, wurde aber auf dem kurzen Wege wieder von Unglück heimgesucht; eins seiner Linienschiffe strandete bei Tanger, ein zweites in

der Mündung des Tajo. Der schwere Sturm breitete sich übrigens auch weit nach Norden aus und brachte dort den Franzosen ungleich größeres Mißgeschick. Vierundzwanzig französische Schiffe waren von Brest ausgelaufen, um ein Landungskorps nach Irland zu führen. Durch das Unwetter wurde jedoch die Flotte zerstreut und so arg beschädigt, daß sie unverrichteter Sache zurückkehren mußte. Zwei Schiffe sanken, vier strandeten und sieben fielen in englische Hände.

Obwohl Jervis Flotte durch die erlittenen Unfälle jetzt auf 11 Linienschiffe verringert war, ließ er deshalb den Muth nicht sinken und verdoppelte nur seine Thätigkeit. Es galt noch die Räumung von Porto Ferrajo zu vollziehen. Wiederum fiel seine Wahl auf Nelson, um diese schwierige Aufgabe zu lösen und ohne Furcht mit einem kleinen Geschwader geradezu in die Höhle des Löwen d. h. in das von den feindlichen Flotten beherrschte Mittelmeer zurückzusegeln.

Nelson heißte seinen Kommodorestander auf der Fregatte „Minerva“ und ging mit ihr und einer zweiten Fregatte „Blanche“ nach seinem Bestimmungsorte ab. Einige Tage darauf entdeckte er zwei spanische Fregatten, machte Jagd auf sie und holte die eine von ihnen, die „Sabina,“ Abends 10 Uhr ein. Der Kampf währte drei Stunden und die von einem Don Jacobo Stuart, Nachkommen des Herzogs von Berwick befehligte Fregatte wehrte sich auf das Tapferste, wenn auch vergebens. Jervis' unablässige artilleristische Schulung seiner Flotte während des letzten Jahres trug hier zum ersten Male ihre Früchte. Die Spanier nannten das Schießen der „Minerva“ ein Höllenfeuer; sie verloren durch dasselbe 164 Mann, von sämmtlichen Offizieren war nur noch der Kapitän übrig und er strich die Flagge.

Lange blieb jedoch Nelson nicht im Besitz seiner Prise. Ein großes spanisches Geschwader kam in Sicht, jagte ihm dieselbe wieder ab, und er selbst entging nur mit genauer Noth dem Genommenwerden. Er langte einige Tage später glücklich in Porto Ferrajo an. Der dort kommandirende

General weigerte sich indessen, seine Truppen einzuschiffen, weil er keine darauf bezüglichen Befehle von der englischen Regierung erhalten habe und so beschränkte sich Nelson darauf, die dort befindliche Seemacht bis auf einige Transportschiffe an sich zu ziehen. Letztere ließ er zur Aufnahme der Truppen zurück und trat unter Ansegluug verschiedener Häfen zu Rekognoscirungszwecken die Rückreise zur Wiedervereinigung mit Jervis an. Dieser hatte Mitte Januar 1797 Lissabon verlassen und kreuzte bei Kap St. Vincent, von wo aus er die Spanier am Besten beobachten konnte.

Nelson hinterließ im Mittelmeere einen gefürchteten aber zugleich geachteten Namen. Was dort bis dahin von englischer Seite geschehen war, hatte er so ziemlich allein vollbracht und die Erfolge waren seiner unermüdlichen Thätigkeit, seiner Tapferkeit und Pflichttreue zu danken. Wie man bereits damals über ihn dachte, zeigt die Aufschrift eines Briefes, den er in Genua empfing. Sie lautete einfach „An Horatio Nelson. Genua.“ Als man den Schreiber fragte, wie er die Adresse so unbestimmt machen könne, erwiderte er nur unwirsch: „Herr, es giebt nur einen Nelson auf der Welt.“

Daß er selbst aber das Gefühl seines künftigen Weltruhmes in sich trug, geht aus einem um diese Zeit an seine Frau geschriebenen Briefe hervor, in dem es heißt: „Der Tag wird früher oder später kommen, wo ich eine lange Zeitung für mich allein habe. Ich weiß, daß mir eine Gelegenheit der Art vorbehalten ist. So lange ich auf dem Felde des Ruhmes bin, kann man mich nicht übersehen, und wo immer etwas zu thun ist, dorthin lenkt auch die Vorsehung gewiß meine Schritte.“

Die Wahrheit der letzten Aussprüche sollte sich bald bestätigen. Als er am 11. Februar 1797 die Straße von Gibraltar passirte, wurde er von zwei spanischen Linienschiffen gejagt, bekam die ganze feindliche Flotte in Sicht und konnte am 13. melden, daß jene Kartagena verlassen habe, um nach Kadix zu segeln. Diese Nachricht setzte den Admiral in

den Stand, am folgenden Tage die Spanier aufzusuchen und ihnen eine Schlacht zu liefern, die zu den ruhmvollsten der englischen Flotte gehört und deren siegreichen Ausgang hauptsächlich Nelson durch seine Kühnheit herbei führte.

England hatte angesichts der drohenden Verhältnisse um jene Zeit seine Flottenrüstungen mit außerordentlichem Eifer betrieben und 108 Linienschiffe, sowie 400 andere Kriegsfahrzeuge mit zusammen 120 000 Mann Besatzung in Dienst gestellt.

Trotz dieser gewaltigen Macht mußte es bei seinem ausgedehnten Colonialbesitz und seinen großen Handels-Interessen so viele verschiedene Punkte schützen, daß, wo hier oder dort Verstärkungen verlangt wurden, trotz des jetzigen guten Willens der Admiralität, stets Noth am Mann war und das Gewünschte nicht oder nur in unzureichendem Maße gegeben werden konnte.

Beim Aussegeln aus dem Tajo hatte Jervis das Unglück, abermals ein Linienschiff durch Scheitern auf einer Sandbank zu verlieren und besaß in Folge dessen nur noch 10 Linienschiffe, um der dreifachen Ueberzahl der Spanier entgegen zu treten, die sich anschickte, sich in Brest mit den Franzosen und Holländern zu vereinigen. Trotzdem schien man in England nicht sehr besorgt; man wußte, daß jene 10 Schiffe mit ihrem ausgezeichnet geschulten Personal reichlich die doppelte Zahl der Feinde aufwogen, daß ihr Admiral sie meisterlich zu führen verstand und die Admiralität schickte deshalb nur eine Verstärkung von fünf Linienschiffen, die am 6. Februar zu Jervis gestoßen waren.

Die Spanier wußten nichts von dieser Verstärkung. Ihre unter Don Jose de Cordova stehende Flotte zählte 25 Linienschiffe, darunter 7 Dreidecker, sowie 11 Fregatten und mit solcher erdrückenden Uebermacht glaubten sie einen Angriff der Englander nicht befürchten zu müssen. Infolge dessen versäumten sie, ihre Flotte Nachts in geschlossener

Ordnung segeln zu lassen und ihre Schiffe waren auf einen weiten Raum vertheilt.

Sobald Nelson die Nachricht von der Nähe des Feindes gebracht hatte, erhielt er den Befehl, seinen Stander auf dem Linienschiffe „Captain“ von 74 Kanonen zu heißen und Jervis ließ sofort seine Flotte in zwei Kolonnen formiren, um den Spaniern entgegenzusegeln. Im festen Vertrauen auf die Tüchtigkeit seiner Offiziere und Mannschaften hegte er keinerlei Bedenken, einen Angriff auf den so viel stärkeren Gegner zu wagen.

Am Morgen des denkwürdigen 14. Februars kamen beide Flotten einander in Sicht; die Engländer einzeln hinter einander in enggeschlossener Kiellinie, mit Jervis' Flaggschiff der „Victory“ in der Mitte — die Spanier durch ihre Nachlässigkeit in zwei Gruppen mit weiten Zwischenräumen von einander getrennt. Der Wind war westlich und die von Norden kommenden Engländer steuerten südlich auf die Spanier hinunter.

Die größere Gruppe der Letzteren zählte 19 Linienschiffe und befand sich südwestlich d. h. windwärts von den Engländern, die kleinere von 6 in südöstlicher Richtung unter dem Winde. Als der Nebel, welcher am Morgen über dem Meere lagerte und beide Flotten einander verbarg, sich verzog und Jervis diese Zweitheilung entdeckte, faßte er augenblicklich den Entschluß, von diesem Fehler Nutzen zu ziehen und gab seiner Flotte Befehl, auf diese Lücke zu steuern, um beide Abtheilungen von einander getrennt zu halten und sie vereinzelt zu schlagen.

Die Spanier lagen beim Winde mit südsüdwestlichem Kurs nach der Küste von Afrika hinüber; sobald jedoch Cordova den Plan des Gegners und die drohende Gefahr erkannte, suchte er seinen Fehler dadurch gut zu machen, daß er mit der vorderen größeren Abtheilung nordöstlich auf die kleinere zurückwendete und sich unter Aufbietung aller Segelkraft wieder mit ihr zu vereinigen suchte.

Jervis entwarf seinen Angriffsplan keinen Augenblick zu früh. Hätte er mit der Ausführung auch nur eine Viertelstunde lang gezögert, so wäre derselbe vereitelt worden. Der Zwischenraum zwischen den beiden feindlichen Gruppen verringerte sich zusehends und eine kurze Spanne Zeit würde für die Vereinigung genügt haben. Jetzt jedoch fehlte diese Zeit. Cordova sah beim Näherkommen, daß er bei Festhaltung seines östlichen Kurses, auf den die von Norden kommende englische Linie fast rechtwinklig stieß, mit der größeren Gruppe nicht vor dem Gegner vorüberkommen, ein Theil derselben abgeschnitten und in die Hände der Engländer fallen würde.

Es kamen auch wirklich nur drei seiner Linienschiffe vor Jervis vorüber und in der Voraussetzung, daß Letzterer sich auf die kleinere Gruppe werfen würde, ging Cordova mit den ihm bleibenden 16 Schiffen plötzlich nordwärts scharf an den Wind, um sich die günstige Lage windwärts von den Engländern zu sichern und sie zwischen zwei Feuer zu nehmen. Doch er täuschte sich und sein kluger Gegner verfiel nicht in den gehofften Fehler. Er durchschaute Cordova's Plan, der allerdings verhängnißvoll für ihn werden konnte und gab unmittelbar darauf den Befehl, ebenfalls nordwärts zu wenden. Dadurch kam er mit Cordova's Abtheilung, die ihm bisher unter stumpfem Winkel entgegengesegelt war, parallel und konnte ihn zum Kampfe zwingen, während er die kleinere Abtheilung vorläufig nicht zu beachten brauchte, die sich zu weit unter dem Winde befand, um bald in das Gefecht eingreifen zu können.

Der „Culloden“, Kapitän Troubridge, befand sich an der Spitze der englischen Vorhut. Sobald Jervis Signal machte „Nach einander wenden“, führte er die befohlene Bewegung aus. Die feindliche Nachhut, in deren Schußweite er in diesem Augenblicke kam, überschüttete ihn mit einem Kugelhagel, aber Troubridge, der zu den besten, kaltblütigsten und tapfersten Offizieren der englischen Flotte gehörte, ließ

sich dadurch in seinem Manöver nicht irre machen. Anfänglich schaute Jervis mit Besorgniß auf den in so gefährlicher Lage befindlichen „Culloden", aber als er das Schiff mit völliger Ruhe wie auf einer heimischen Rhede die Wendung vollführen sah, athmete er auf. „Seht nur," rief er freudig erregt seiner Umgebung zu „wie Troubridge manövrirt! Könnte doch ganz England es sehen, um den braven Kapitän ebenso schätzen zu lernen wie ich!"

Jervis erntete jetzt die Früchte seiner Mühen und war fortan nicht mehr um den Ausgang der Schlacht bekümmert.

Die engliche Vorhut und der vordere Theil des Centrums bis zum Flaggschiffe „Victory" folgte dem „Culloden" in der Wendung und Alle lagen nordwestwärts wie Cordova's Abtheilung, während Jervis und die hinter ihm folgenden Schiffe noch eine Zeitlang auf einer südwestlichen Kurse blieben. Sie hatten die spanische Abtheilung unter dem Winde zu bekämpfen, die muthig ihren früheren Kurs weitersteuernd auf die zwischen ihr und Cordova eingeschobene englische Linie vorzudringen und sich mit ihrem Oberbefehlshaber zu vereinigen suchte. Ihre Spitze traf auf die „Victory" und deren Hintermänner, aber ihre Hoffnung, sich dort einen Weg zu bahnen, war eine vergebliche. Der die spanische Linie leitende Dreidecker „Prinz von Asturien" mit einem Vice-Admiral an Bord fand die Gegner wie eine Mauer geschlossen und das ihm entgegensprühende, vorzüglich gerichtete Lagenfeuer der Engländer brach seinen Muth. Er drehte ostwärts um und floh, gefolgt von den übrigen 8 Schiffen der Gruppe und im Abzuge von der englischen Nachhut noch verheerend beschossen.

Cordova sah, daß jetzt seine Abtheilung den Angriff der gesammten englischen Flotte zu erwarten habe. Bis auf die Nachhut, welche noch südwärts lag, aber auch im Begriff stand nordwestlich zu wenden, befand sich jene schon windwärts von ihm; seine durch ihre Flucht noch weiter unter den Wind gerathene Leeabtheilung konnte ihm nicht zu Hülfe

kommen und er befand sich jetzt mit 16 Schiffen 15 englischen gegenüber. Mit Recht fürchtete er einen schlimmen Ausgang und versuchte deshalb noch einmal sich mit seiner abgeschnittenen Gruppe zu vereinigen. Von beiden Seiten wurde heftig gefeuert und dichter Pulverdampf hüllte die Kämpfenden ein. Unter seinem Schutze hoffte Cordova unbemerkt von Jervis sein geplantes Manöver ausführen zu können. Er hielt plötzlich vor dem Winde ab, um in südöstlicher und dem Kurse der Engländer entgegengesetzter Richtung hinter dem letzten Schiffe der englischen Nachhut herumzugehen und dadurch zu seiner Leeabtheilung zu gelangen.

Mit Bezug auf Jervis hatte er richtig gerechnet. Dieser bemerkte es nicht, wie der Gegner sich von ihm abwandte, um ihm nicht allein zu entschlüpfen, sondern auch seinen ganzen Schlachtplan zu vereiteln. Doch ein Anderer, Nelson, hatte ihn gesehen und mit einem Blicke die verhängnißvollen Folgen erkannt, welche das Gelingen des Manövers nach sich ziehen konnte Es blieb ihm weder die Zeit, noch gestattete der dichte Pulverdampf, dem Admiral durch Signale oder Boote von der unerwarteten Bewegung des Feindes Kenntniß zu geben und doch mußte unter allen Umständen schnell gehandelt werden, um das drohende Unheil abzuwenden.

Ohne Besinnen faßte er seinen Entschluß; er wollte die beabsichtigte Vereinigung hindern und sollte er dabei auch zu Grunde gehen. Sein Schiff war das drittletzte in der Nachhut, hinter ihm befanden sich nur noch der „Excellent" von 74 Kanonen unter Collingwood und der „Diadem" von 64 Geschützen.

Er verließ, dem Befehle Jervis' entgegen, seinen Platz in der Linie und segelte zwischen seinen beiden Hintermännern durch, um im Bogen steuernd sich quer vor das feindliche Flaggschiff „Santissima Trinidad" von 130 Kanonen zu legen und ihm den Weg zu versperren. Das Wagestück

schien zu gelingen. Nelsons Breitseiten bestrichen seinen gigantischen Gegner von fast der doppelten Kanonenzahl mit mörderischer Wirkung und abermals kam dabei Jervis' artilleristische Schule zur Geltung. Die „Santissima Trinidad" vermochte dem verheerenden Feuer nicht Widerstand zu leisten, mußte ihren Plan aufgeben und wurde gegen die luvwärts befindliche englische Vorhut zurückgedrängt.

Doch damit war Nelson nicht Sieger. Er mußte noch gegen fünf andere spanische Schiffe kämpfen, die ihrem Oberbefehlshaber folgend, sich ebenfalls den Weg zu der Leeabtheilung zu erzwingen suchten. Auf der englischen Vorhut bemerkte man seine verzweifelte Lage und Kapitän Troubridge säumte keinen Augenblick, ihm zu Hülfe zu kommen, während einige andere Schiffe der Vorhut ebenfalls abhielten, um unter den Wind der spanischen Flotte zu gelangen und den Rest derselben an einem Abbiegen nach Osten hin zu verhindern. Jervis mit dem Centrum und der Nachhut blieb jedoch windwärts vom Feinde und so wurde dessen Nachhut zwischen zwei Feuer gebracht.

Nelson und Troubridge schlugen sich fast eine Stunde lang gegen 6 ihnen gegenüberstehende Spanier und waren nahe am Unterliegen, als der „Blenheim" sich zwischen sie und die Feinde legte und ihnen einen kurze Erholung gönnte. Dann wurde von Nelson das Feuer wieder aufgenommen, doch seine Lage hatte sich noch bedeutend verschlimmert. Der „Culloden" war so arg beschädigt, daß er zurückbleiben mußte. Nelson hatte auf seinem Schiffe bereits 80 Mann außer Gefecht und seine Takelage befand sich in einem solchen Zustande, daß jeden Augenblick die Masten zu fallen drohten. Dazu wurde er von drei spanischen Schiffen beschossen und sein eigenes Feuer zusehends matter. In diesem kritischen Augenblicke erschien der „Excellent" mit Collingwood. Er hatte gesehen, daß sein Kamerad, mit dem ihn seit der Kadettenzeit enge Freundschaft verband, verloren war, wenn ihm nicht Hülfe wurde. Das spanische Linienschiff „St. Nicolas" bedrängte

ihn am heftigsten und Collingwood nahm deshalb seinen Weg zunächst auf dieses. Er segelte auf halbe Pistolenschußweite heran und gab ihm von hinten in der Längsrichtung einige furchtbar wirkende Breitseiten, um sich dann gegen die „Santissima Trinidad“ zu wenden. Nelson war für den Augenblick gerettet, aber jetzt wieder auf sich selbst angewiesen und sein Schiff fast nicht mehr manövrirfähig. Er sah sich dennoch verloren, wenn er länger dem Feuer des Gegners ausgesetzt blieb. Da faßte er den kühnen Entschluß, den „St. Nicolas“ zu entern. Durch das furchtbare Feuer des „Excellent“ war jenem der hinterste Mast abgeschossen und er beim Aufluven an den Wind mit seinem Hintermann, dem „St. Joseph“ von 112 Kanonen zusammengestoßen, wodurch auf beiden Schiffen Verwirrung entstand, die Nelson zur Ausführung seines Planes benutzte. Er hält auf den „St. Nicolas“ zu; sein Schiff trifft den Feind hinten und sein Anker hakt in dessen Seitengallerie fest. Berry, ein früherer Lieutenant des „Agamemnon“ ist der erste, der an der Spitze der Enterer auf das feindliche Deck springt. Ein Seesoldat schlägt die Fenster der Gallerie ein und durch sie dringen von Nelson selbst geführt andere Mannschaften des „Captain“ in die feindliche Kajüte, durch deren Fenster sie von den spanischen Offizieren Pistolenfeuer bekommen. Die Thüren werden erbrochen, die Soldaten erwidern das Feuer und der spanische Commodore fällt. Damit hört auch der Widerstand auf. Als Nelson das Deck betritt, findet er Berry schon im Besitz desselben und im Begriff die spanische Flagge herunter zu holen. Doch plötzlich wird ein heftiges Gewehrfeuer von dem hohen Hinterkastell des „St. Joseph“ auf die Engländer eröffnet. Nelson sieht, daß alles verloren ist, wenn es ihm nicht gelingt, auch diesen mächtigen Dreidecker in seine Gewalt zu bringen. Mit dem Rufe „Westminsterabtei oder Sieg!“ entflammt er die Enterer mit seinem eigenen heroischen Muthe und stürmt ihnen voran auf das feindliche Schiff. Doch diese verwegene Kühnheit scheint die Spanier zu lähmen. Sie

leisten keinen Widerstand und als Nelson das feindliche Schiff betritt, überreicht ihm der Kapitän seinen Degen. Auch hier ist der Admiral todt und damit das Schiff erobert.

Die Enterung beider Schiffe kostete wunderbarer Weise Nelson nur 15 Todte und einige 20 Verwundete, aber damit war auch die Schlacht entschieden. Als Collingwood vordrang, um Nelson Hülfe zu bringen, hatte er den „Salvador del Mundo" und den „San Isidoro" durch sein furchtbares Geschützfeuer zum Streichen der Flaggen gezwungen, es aber in seiner Großherzigkeit seinen Hinterleuten „Diadem" und „Irresistible" überlassen, von ihnen Besitz zu ergreifen, um dem bedrängten Freunde aus der Noth zu helfen. Die beiden Männer, welche bestimmt waren, auch in der Schlacht von Trafalgar so großartig zusammen zu wirken, hatten hauptsächlich den Sieg errungen.

Die „Santissima Trinidad" lief ebenfalls Gefahr, genommen zu werden, da sie bereits zwei Masten verloren hatte, doch war es den 9 unversehrten Schiffen der spanischen Leegruppe endlich gelungen, sich soweit aufzukreuzen, daß sie jener Ersatz bringen und sie retten konnten. Jervis hielt es nicht für angemessen, auch sie anzugreifen, um nicht das Gewonnene wieder auf das Spiel zu setzen. Zwei von seinen Schiffen waren gänzlich kampfunfähig, andere hatten beträchtlich gelitten, während ihm noch 21 Spanier entgegenstanden. Er rief deshalb seine Flotte zurück, formirte sie eng um die Prisen und die kampfunfähigen Schiffe, und erwartete seinerseits den Angriff. Dieser erfolgte jedoch nicht; die Spanier waren durch ihre schweren Verluste muthlos geworden und segelten nach Algesiras und Kadix, während die Engländer die Bai von Lagos aufsuchten, um nach Reparatur ihrer Schiffe wieder nach Lissabon zu gehen.

Als Nelson nach beendeter Schlacht an Bord der „Victory" kam, wurde er von Jervis auf die herzlichste Weise empfangen. Der Admiral umarmte ihn und dankte ihm öffentlich für das, was er zum Siege beigetragen. In

seinem Schlachtberichte erwähnte er jedoch Nelsons besondere Verdienste nicht, sondern sprach sich nur im Allgemeinen lobend über seine Offiziere aus. Theils mochte ihn der Umstand dazu veranlassen, daß Belobung Einzelner früher Unzuträglichkeiten im Gefolge gehabt hatte, theils weil Nelson seinen Erfolg doch nur dadurch errang, daß er gegen Jervis Befehle handelte. So kam es, daß Jervis für den Sieg zum Grafen von St. Vincent erhoben wurde und eine Pension von 3000 £ erhielt, während Nelson nur der Bathorden zu Theil wurde. In einem Privatbriefe an den ersten Lord der Admiralität sagte Jervis jedoch, „Nelson trug sehr viel zum Glücke des Tages bei," und daß er über dessen Ungehorsam nicht zürnte, bewies seine Antwort an einen der Kapitäne, der es übernommen hatte, als Sprecher seiner eifersüchtigen Kameraden Jervis gegenüber Nelsons eigenmächtiges Handeln zu erwähnen. „Ich weiß es sehr wohl," lautete die Erwiderung, „wenn Sie aber je einen ähnlichen Fehler begehen, so dürfen Sie darauf rechnen, daß ich Ihnen auch verzeihen werde."

Kurz vor der Schlacht war Nelson zum Contre-Admiral befördert und seine Bestallung traf bald darauf ein. Die Annahme des Degens des spanischen Commodore Windthuysen, der sich Nelson ergeben, hatte Jervis abgelehnt, und Nelson sandte ihn der Stadt Norwich, der Grafschafthauptstadt seines Geburtsortes zum Geschenk. Die Stadt verlieh ihm dafür das Ehrenbürgerrecht, aber von allen ihm zukommenden Glückwünschen erfreute ihn nichts mehr, als ein Brief seines alten Vaters. „Ich danke von ganzem Herzen Gott für seine Gnade, daß er Dich erhielt" schrieb er. „Die Ruhmeshöhe, zu der Dich Deine fachliche Tüchtigkeit und Tapferkeit unter dem Schutze der Vorsehung erhoben, mein theures Kind, haben wenig Söhne und noch weniger Väter erlebt. Unwillkührlich rinnen Freudenthränen über meine Wangen. Gott segne Dich; das Feld des Ruhmes, auf dem Du schon so lange hervorragst, liegt noch offen vor Dir."

So ruhmvoll auch die Schlacht von St. Vincent für die

Engländer und im besonderen für Nelson war, muß man den Sieg zum großen Theil dem traurigen innern Zustande der spanischen Flotte zuschreiben. Sowohl Jervis wie Nelson war dies bekannt und hauptsächlich daraufhin unternahmen sie das Wagniß, der Eine, einen fast doppelt so starken Feind anzugreifen, der Andere, sich tollkühn einer sechsfachen Uebermacht entgegenzuwerfen. Die Kämpfe Du Quesne's gegen die Spanier im 17. Jahrhundert (s. I. Abth.) hatten bereits dargethan, in welch hohem Grade die spanische Marine von ihrer einstigen Höhe herabgesunken war. Seitdem hatte sie sich nur verschlechtert. Die Spanier bauten schöne Schiffe, deren nautische Eigenschaften die der englischen Schiffe bei weitem überragten, aber ihre Besatzungen waren dem keineswegs entsprechend. Wie einst de Ruyter hatte Nelson sie kennen gelernt, als sie noch Verbündete der Engländer waren. „Ihre Flotte" schrieb er 1793 „hat nur schlechte Matrosen und noch schlechtere Offiziere." Ein Jahr später äußerte er: „Ich höre, daß Spanien der französischen Republik 14 seebereite Linienschiffe stellen will, hoffentlich ohne Bemannung, denn mit ihr würde die Republik sie schnell wieder los werden. Im Falle, daß wir Krieg mit den Spaniern bekommen sollten, wird es meiner Ueberzeugung nach bald um ihre Flotte gethan sein."

Sein Urtheil war ein richtiges und ihm vorbehalten nicht nur bei St. Vincent, sondern auch bei Trafalgar den vollgültigen Beweis dafür zu liefern. Daß man aber auch im eigenen Lande sich über den jämmerlichen Zustand der spanischen Marine nicht täuschte, ging aus einem Pasquill hervor, das um jene Zeit in Madrid erschien und in welchem der größere Theil der Marineoffiziere mit ihrer Ausrüstung zum Geschenk ausgeboten und dem Nehmer noch eine Belohnung zugesagt wurde

Der Oberbefehlshaber Cordova, der nächstälteste Admiral und sechs Kapitäne wurden kassirt. Eine so schwere Bestrafung hatten indessen die Armen kaum verdient. Was sollten sie mit Schiffen anfangen, deren Bemannung kaum

zum sechsten Theile aus wirklichen Seeleuten bestand, während den Rest Bauern und Sträflinge bildeten, die nur einige Monate an Bord dienten? Spanien schritt als Seemacht abwärts und auch unser Jahrhundert hat diesen Verfall nicht zu hemmen vermocht.

Die allgemeine Freude Englands über den gewonnenen Sieg, welche auch in der außerordentlichen Belohnung Jervis' zum Ausdruck kam, war sehr erklärlich. Gerade in dieser Zeit befand sich England in einer sehr schwierigen Lage. Es war fast von allen seinen Bundesgenossen verlassen, sah sich einer drohenden seemächtlichen Koalition gegenüber und Oesterreich stand auf dem Punkte, durch Bonaparte's Genie sowohl in Italien wie in Deutschland überwältigt zu werden. Da hatte die Schlacht von Cap St. Vincent zunächst die größte Gefahr beseitigt. Die geplante Vereinigung der spanischen Flotte mit der französisch-holländischen in Brest war verhindert und England wahrscheinlich vor einem schimpflichen Frieden bewahrt, wenn Nelsons Selbstbewußtsein auch die Flotte der ganzen bewaffneten Welt gewachsen glaubte. Gerade in diesem Augenblicke wäre aber ein Unterliegen von den schlimmsten Folgen begleitet gewesen, weil in England selbst in der früher erwähnten Meuterei ein furchtbarer innerer Feind sein Haupt erhob, der viel gefährlicher als die äußeren Gegner, das Land in den Grundpfeilern seiner Macht, in seiner Marine, tödtlich zu treffen drohte.

Ende März war Graf St. Vincents Flotte soweit wieder hergestellt und auch verstärkt, daß er mit 21 Linienschiffen Lissabon verlassen und die inzwischen auf 28 Schiffe verstärkte spanische Flotte in Kadix blockiren konnte. Er entsandte Nelson, um die Besatzung von Porto Ferrajo zu holen, das jetzt endgültig geräumt wurde, und stellte ihm bei seiner Rückkunft den „Theseus“ zur Verfügung, um auf ihm seine Admiralsflagge zu heißen. Das Schiff war kurz zuvor von England gekommen und hatte dort an der Meuterei Theil genommen, aber gerade deshalb setzte Graf St. Vincent

Nelson darauf. Er wußte, wie sehr der Letztere es verstand, sich bald in hohem Grade bei seinen Untergebenen beliebt zu machen und wählte ihn aus diesem Grunde aus. Wie er damit das Richtige traf, ging daraus hervor, daß wenige Wochen nach Antritt seines Kommandos Nelson ein auf das Hinterdeck niedergelegter Zettel überbracht wurde, auf dem folgende Worte standen: „Heil Admiral Nelson! Gott segne Kapitän Miller! (der Flaggkapitän Nelsons). Wir danken Ihnen für die Offiziere, die Sie über uns gesetzt haben. Wir sind glücklich und zufrieden und werden den letzten Blutstropfen vergießen, um sie zu unterstützen. Der Name des ‚Theseus' soll ebenso unsterblich werden, wie der seines Admirals."

Nelson erhielt den Befehl über den dem Hafen zunächst gelegenen Theil der Flotte, von dem aus Nachts die Blockade durch bewaffnete Boote scharf aufrecht erhalten wurde, um auch nicht ein einziges spanisches Fahrzeug durchschlüpfen zu lassen. In seiner ungewöhnlichen Thätigkeit und um seine Untergebenen zur Wachsamkeit und Pflichttreue anzuspornen, kontrollirte Nelson die Wachtboote häufig selbst und ruderte Nachts vor dem Hafen umher. Auch die Spanier hatten solche Boote und es fielen deshalb öfter kleine Gefechte vor, bei deren einem Nelson mit dem Befehlshaber der feindlichen Kanonenboote zusammentraf und Proben eines persönlichen Muthes ablegte, die außerordentlich waren.

In dem spanischen Boote befanden sich 26, in Nelsons Kutter nur 13 Mann. Das Handgemenge war äußerst blutig, aber trotz der ungleichen Kräfte wurden 18 Spanier getödtet, die übrigen verwundet und das Boot genommen. Nelson entging der Gefahr, niedergehauen zu werden, nur dadurch, daß sein treuer Bootsteurer Sykes mit dem eigenen Kopfe den verhängnißvollen Hieb auffing und seine Anhänglichkeit mit einem langen schweren Siechthum bezahlte.

Unglücklicher für Nelson sollte seine nächste Waffenthat ausfallen. Es hatte sich das Gerücht verbreitet, der Vice-

könig von Mexiko sei auf dem Wege nach Spanien aus Furcht vor englischen Kreuzern nach Teneriffa geflüchtet. Sofort machte Nelson bei Graf St. Vincent den dringenden Antrag, ihn mit einer Flottenabtheilung und den 3000 von Elba geholten Landtruppen zur Eroberung der Insel und der vom Vicekönig mitgebrachten Schätze zu entsenden. Graf Vincent sträubte sich lange, ehe er auf den abenteuerlichen Plan des thaten- und ruhmdurstigen Nelson einging, und als er endlich seinen stürmischen Bitten nachgab, beschränkte er das Geschwader auf 4 Linienschiffe, 3 Fregatten und 1 Kutter, da inzwischen bekannt geworden war, daß nicht der Vicekönig von Mexiko, sondern nur ein allerdings sehr reich beladenes Schiff von Manilla in Teneriffa angekommen sei. Nelson durfte sich Schiffe und Offiziere selbst auswählen. Er sollte einen gewaltsamen Angriff machen, aber selbst nur an Land gehen, wenn dies unumgänglich nothwendig sei.

Am 15. Juli segelte Nelson ab, traf am 20. in der Nähe der Insel ein und entsandte 3 Fregatten mit Booten im Schlepptau auf den Hafen von St. Cruz, um 1100 Mann zu landen. Wind und Strömung verhinderten in dieser Nacht die Ausführung, dagegen wurden die Fregatten selbst auf Teneriffa gesehen und ihre Erscheinung warnte die Bewohner. Als die Engländer dann in der folgenden Nacht Mannschaften ausschifften, um das ostwärts von der Stadt gelegene und sie beherrschende Fort zu nehmen, fanden sie die Höhen so stark besetzt, daß sie sich unverrichteter Sache wieder einschiffen mußten. Nach solchen Fehlschlägen hätte Nelson vernünftiger Weise den gewagten Plan, der überhaupt nur Aussicht auf Gelingen haben konnte, wenn er gänzlich überraschend ausgeführt wurde, unbedingt aufgeben sollen, aber leider überwog diesmal sein Eigensinn. Er redete sich ein, seine Ehre stehe auf dem Spiel und beschloß in der zweitfolgenden Nacht einen abermaligen Angriff unter seiner persönlichen Leitung zu unternehmen, obwohl dafür kaum die weiteste Auslegung seiner Instruktionen genügte. Er ließ

die Fregatten 1½ Meilen östlich von der Stadt ankern, als ob dort die Landung vor sich gehen sollte, hatte aber als wirklichen Angriffspunkt für die Boote den Hafen von St. Cruz selbst bestimmt, obwohl letzterer durch 30—40 Geschütze beherrscht wurde. Daß er sich selbst über das höchst Gewagte seines Unternehmens klar war, geht aus einem vorher an den Grafen St. Vincent geschriebenen Briefe hervor, in dem es heißt: „Diese Nacht kommandire ich, so gering ich bin, das Ganze und werde unter den Batterien der Stadt landen. Morgen wird mein Haupt unfehlbar mit Lorbeeren oder Cypressen gekrönt sein.“ Ebenso verbrannte er in Gegenwart seines Stiefsohnes Josua Nisbet sämmtliche Briefe seiner Frau und wollte dessen Begleitung mit den Worten ablehnen: „Was sollte aus Deiner armen Mutter werden, wenn wir Beide fielen?“ doch Nisbet erwiderte fest: „Ich werde ganz bestimmt diese Nacht mit Ihnen gehen, sollte es auch nie wieder geschehen.“ Es war ein Glück für Nelson, daß sein Stiefsohn mitging, er selbst wäre wohl sonst nicht lebend wiedergekehrt.

Um 11 Uhr Abends setzten sich die Boote und der Kutter „Fox“ mit zusammen 900 Mann an Bord gegen die Stadt in Bewegung, um am Hafendamme zu landen, sich dort zu sammeln und nach Bedarf weiter vorzudringen. Die Spanier waren jedoch sehr aufmerksam und als die Engländer noch etwa eiwa halbe Kanonenschußweite von Land waren, wurden sie entdeckt. Sofort befahl Nelson den Booten, sich auszubreiten und so schnell wie möglich mit Hurrah auf das Land los zu rudern. Doch dem Hurrah antworteten die Sturmglocken in der Stadt, der Blitz und Donner von 30 Kanonen und Hunderten von Gewehren. Einige Tausend Spanier und etwa 100 französische Matrosen von einem gescheiterten Kriegsschiffe standen bereit, die Engländer zu empfangen. Trotzdem vermochte das schreckliche Feuer diese nicht in ihrem Anstürmen aufzuhalten. Die Nacht war ungemein dunkel. Nelson mit etwa 10 Booten fand die Mole; sie war von

4—500 Mann vertheidigt, aber die Engländer stürmten, nahmen sie und vernagelten die Kanonen. Ihr Triumph war freilich nur von kurzer Dauer. Aus der Citadelle und den umliegenden Häusern sprühte den Angreifern ein so vernichtendes Kartätschen- und Musketenfeuer entgegen, daß sie keinen Schritt vorwärts kamen, sondern fast Alle fielen oder verwundet wurden. Nelson war einer der Ersten, der seine Verwegenheit büßte. Beim Verlassen des Bootes wurde ihm durch eine Kanonenkugel der rechte Arm zerschmettert. Sein Stiefsohn, der sich in seiner unmittelbaren Nähe hielt, fing ihn auf und legte ihn auf den Boden des Bootes. Voll Geistesgegenwart nahm er dann sein Halstuch und schnürte es als Tourniquet um den Arm. Der Blutverlust war so groß, daß Nelson ohne diese augenblickliche besonnene Hülfeleistung verloren gewesen wäre; Nisbet suchte einige Matrosen zusammen und brachte den Admiral fort. Sie ruderten ganz nahe unter Land, um die Kugeln der Batterien über sich fortgehen zu lassen. Nelson war wieder zur Besinnung gekommen und verlangte, als er Nisbets Stimme hörte, im Boote aufgerichtet zu werden, um sich umschauen zu können. Doch es war nichts zu sehen, als das Aufblitzen der Kanonen, und mit ihrem Krachen mischte sich das Tosen der an die Felsen schlagenden Brandung. Da erfüllte auf einmal in unmittelbarer Nähe ein hundertfacher Todesschrei die Lüfte und Nelson zuckte schmerzhaft zusammen. Der Kutter „Fox" hatte einen Unterwasserschuß bekommen und war im Sinken. Von den 180 Mann, die er an Bord hatte, kamen 97 in den Wellen um. Nelson gelang es einen Theil der Uebrigen mit seinem Boote zu retten, indem er seine eigenen Schmerzen und Gefahr vergaß und augenblicklich sich an die Unglücksstätte rudern ließ. Dann wurde er nach seinem Flaggschiffe „Theseus" gebracht. Troubridge, der kühne Befehlshaber des „Culloden," der Nelson bei St. Vincent so wirksam unterstützte, befehligte die zweite Bootskolonne. Er hatte aber in der Dunkelheit die Mole verfehlt, suchte sie vergeblich zu erreichen und landete

endlich an der Südseite der Citadelle, um nur unter größter Lebensgefahr mit seinen Leuten an Land zu gelangen. Die schwere Brandung schlug über den Booten zusammen, füllte sie mit Wasser oder zerschmetterte sie an den Klippen und durchnässte sämmtliche Munition. Troubridge marschirte nach dem großen Platze in der Mitte der Stadt, der als Rendezvous bestimmt war, wartete dort jedoch vergebens fast eine Stunde lang auf Nelson und die Seinen, ohne etwas thun zu können, da auch alle für den Sturm der Citadelle vorbereiteten Leitern verloren gegangen waren. Zwei andere Bootsabtheilungen unter den Kapitänen Hood und Miller waren glücklicher an einer gegen Seegang geschützten Stelle gelandet und vereinigten sich gegen Tagesanbruch mit Troubridge auf dem großen Platze. Jetzt waren 340 Engländer zusammen, aber mit unbrauchbarer Munition, ohne Sturmleitern, abgeschnitten von den Ihrigen, ohne Proviant und der zehnfachen Zahl Spanier gegenüber, deren Geschütze alle Straßen bestrichen. In dieser verzweifelten Lage faßte Troubridge einen schnellen Entschluß. Er sandte einen Parlamentair zum Gouverneur mit der Drohung, sofort die Stadt in Brand zu stecken, sobald die Spanier noch vorrückten. Er verlangte freien Abzug mit Waffen und Auswechslung der beiderseitigen Gefangenen, wogegen er sich verpflichtete, daß das Geschwader fernerhin weder Teneriffa noch die Kanarischen Inseln überhaupt beunruhigen werde.

Der Gouverneur Gutierrez ging nach einigem Zögern auf die mit größter Entschlossenheit aufrecht erhaltenen Bedingungen ein, zeigte sich dann aber wahrhaft großherzig. Unmittelbar nach Abschluß der Kapitulation ließ er die verwundeten Engländer in das Hospital bringen, an die Uebrigen Lebensmittel austheilen und gestattete den Schiffen freie Verbindung mit dem Lande, um sich mit Erfrischungen zu versehen. Nelson dankte tief gerührt über ein so ritterliches Benehmen und erbot sich, Depeschen mitzunehmen, so daß er

die Nachricht von seiner eigenen Niederlage zuerst nach Europa brachte.

Mag man die Unternehmung gegen Teneriffa von einem Standpunkte betrachten, wie man will, so bleibt sie immer eine höchste gewagte, unbesonnene, die um so schärfer zu beurtheilen ist, als ihr Zweck nicht einmal politische und militärische Vortheile, sondern nur die Wegnahme eines reichbeladenen Schiffes war. Das mag eine lohnende Aufgabe für einen Kaper oder ein einzeln segelndes Kriegsschiff sein, aber es ist für einen Admiral mit einem Geschwader von 4 Linienschiffen und 3 Fregatten kein würdiges Objekt. Graf St. Vincent hatte das auch durchgefühlt und deshalb so lange mit seiner Zustimmung gezögert. Daß er sie überhaupt ertheilte, geschah nur auf fortgesetztes Drängen Nelsons, dem er verpflichtet zu sein glaubte, weil er hauptsächlich ihm den glücklichen Ausgang der Schlacht bei St. Vincent verdankte.

Aber es blieb geradezu unverantwortlich von Nelson und von militärischen Seite sehr tadelnswerth, daß er den letzten Angriff überhaupt unternahm, nach dem derselbe zweimal mißglückt war und nothwendiger Weise die Spanier aufmerksam gemacht haben mußte. Ein Feldherr darf nicht nur mit blinder Tapferkeit irgend etwas unternehmen, ohne vorher die Verhältnisse reiflich geprüft zu haben und tollkühner Wagemuth allein genügt für einen Oberbefehlshaber nicht. Sein Wahlspruch muß unter allen Umständen sein: „Erst wägen dann wagen" wie der unseres großen Moltke. Von Wägen war bei Teneriffa keine Rede. Nicht einmal eine Recognscirung wurde vorgenommen. Nelson wußte nur ungefähr, wie viel Geschütze ihm gegenüberstanden, kannte aber nicht im entferntesten die Stärke der Garnison und so gab er 900 Mann 8000 Spaniern Preis. Um einer unrichtigen Auffassung militärischer Ehre zu genügen, opferte er 254 Mann, von denen 114 gefallen waren und verdankte die Erhaltung seines eigenen Lebens nur einem glücklichen Zufalle. Jedenfalls trug Teneriffa nicht dazu bei, seinem Ruhmeskranze ein

neues Blatt hinzuzufügen und er fühlte dies auch selbst. Der Verlust so vieler braven Leute, den seine Unüberlegtheit verschuldete, war ihm ebenso schmerzlich, wie die eigene Verstümmelung. Selbst Graf St. Vincents tröstende Worte konnten ihn nicht vor Selbstvorwürfen bewahren und seine düstere Stimmung heben, um so mehr, als er glaubte dienstunfähig geworden zu sein. Er büßte seinen Fehler schwer und er kam dadurch geistig und körperlich so herunter, daß er die Flotte verlassen und nach England zurückkehren mußte. An seine Frau schrieb er nach Ankunft vor Kadix: „Es war ein Wechselfall des Krieges und ich habe vollen Grund dankbar zu sein, daß es nicht schlimmer gekommen ist. Es wird Dir Freude machen zu hören, daß Josua unter Gottes Schutz hauptsächlich das Werkzeug meiner Rettung war. Es soll mich nicht wundern, wenn man mich jetzt vernachlässigt und vergißt, denn wahrscheinlich wird man mich nicht länger gebrauchen können. Doch werde ich stets reich sein, wenn Du mir nur Deine Liebe bewahrst."

Noch klingt aus diesen Worten die wärmste Zuneigung zu seiner Frau hervor; leider sollte bald die Zeit kommen, wo er die treue Gattin grausam verstieß und auch der Liebesdienste des Sohnes vergaß, den er jetzt noch Graf St. Vincent auf das angelegentlichste empfahl und der auch zum Lieutenant befördert wurde.

In England ließ man ihn das Unglück bei Teneriffa nicht entgelten. Der dabei von ihm und den Seinen bewiesene Heldenmuth hatte ihm dennoch die Herzen gewonnen und wie ihn Graf Vicent deswegen schon belobt hatte, wurde er in der Heimat nicht wie ein Besiegter, sondern wie ein Sieger empfangen. Der Volksinstinkt mochte ahnen, daß er die Niederlage dereinst glänzend wieder gut machen werde. Man überhäufte ihn mit Ehrenbezeugungen; Bristol und London ertheilten ihm das Ehrenbürgerrecht und die Regierung bewilligte ihm eine Pension von 1000 £. Man wollte ihm

nachträglich für das danken, was er in der Schlacht von St. Vincent gethan.

Er wurde aufgefordert, einen dienstlichen Bericht über seine bisherige militärische Thätigkeit einzureichen und diese zeigte sich allerdings als eine ungewöhnlich große. Er hatte an 4 Seeschlachten Theil genommen, sowie an 3 Bootsaktionen, um feindliche Schiffe aus dem Hafen zu holen, war bei der Einnahme von 3 Städten thätig, hatte 4 Monate bei der Armee am Lande gedient, die Batterien bei der Belagerung von Calvi und Bastia befehligt, war bei der Eroberung von 7 Linienschiffen, 6 Fregatten, 4 Korvetten und 6 Kapern betheiligt gewesen, hatte 50 Handelsschiffe genommen, und 120 Mal gegen Feinde gekämpft, wobei er verschiedene Male verwundet wurde und ein Auge sowie einen Arm verlor.

Durch falsche ärztliche Behandlung litt er Monatelang schwer an seinem Arme und erst Mitte Dezember genas er wieder. Seine Besorgniß, nicht mehr dienstfähig zu werden, war glücklicher Weise unbegründet. Sein religiöser Sinn drängte ihn, Gott dafür zu danken und er sandte nach seiner Wiederherstellung dem Geistlichen der St. Georgskirche die nachstehende Dankformel: Ein Offizier wünscht Gott dem Allmächtigen für seine völlige Genesung von einer schweren Verwundung und für die großen ihm sonst erwiesenen Gnaden seinen Dank darzubringen.

Als er gesundet war, zeigte sich auch das Verlangen, so bald wie möglich wieder nach dem Kriegsschauplatze abzugehen, um die Scharte von Teneriffa auszuwetzen. Die Admiralität hatte beschlossen, dem Grafen St. Vincent Verstärkungen zu senden und er segelte mit dem Linienschiffe „Vanguard“ als Begleiter eines Convoys im April 1798 nach dem Mittelmeere ab, um in Lissabon zu seinem Oberbefehlshaber zu stoßen.

Er ging, um neue unsterbliche Lorbeeren zu pflücken und hatte das Gefühl, daß es geschehen werde. Bei seinem Ab-

schiede sagte er seiner Frau, sein eigener Ehrgeiz sei befriedigt, aber er beabsichtige jetzt sie zu der Rangstufe zu erheben, auf der er sie schon lange zu sehen gewünscht habe.

Lady Nelson war eine muthige Frau. Trotz ihrer tiefen hingebenden Liebe hatte sie es ihrem Gatten nie schwer gemacht, wenn er hinauszog in Sturm und Kampf, diesmal aber war sie untröstlich und ihr Gemüth verdüstert. Hatte sie eine Ahnung, daß er wohl Glanz und Ruhm erwerben, daß er dafür aber den Frieden seiner Seele einbüßen, daß er seinen bis dahin reinen Charakter beflecken und sie selbst ihn für immer verlieren würde?

Zu Anfang des Jahres 1798 wurde unter Bonaparte in Toulon eine gewaltige Flotte ausgerüstet. Sie bestand aus 13 Linienschiffen 31 kleinen Kriegsfahrzeugen und 200 Transportschiffen, die zusammen 40 000 Mann fassen konnten. Die Engländer hörten davon, aber das Geheimniß der Unternehmung wurde so gut bewahrt, daß sie über deren Ziel nichts zu erfahren vermochten. Der englische Konsul in Livorno sprach zuerst die Vermuthung aus, daß letzteres Aegypten sein könne, um von dort die englische Herrschaft in Ostindien zu bedrohen und sich mit deren erbittertstem Feinde Tippo Saib zu verbünden.

Seitdem die Engländer Korsika und Elba aufgegeben, beherrschte die französische Flotte das Mittelmeer vollständig. Sie hatte bereits die Jonischen Inseln genommen und Neapel, der letzte Bundesgenosse Englands in Italien wurde von den Franzosen zu Wasser und zu Lande bedroht. Die englische Regierung kam zu der Erkenntniß, daß sie mit der Räumung des Mittelmeeres einen schweren Fehler begangen hatte, der wieder gut gemacht werden mußte, wenn England nicht vielleicht die Quelle seines Reichthums und seiner Macht, Ostindien, sehr gefährdet sehen wollte. Sie raffte sich deshalb zur That auf. Die französische Expedition, was auch ihre Bestimmung sei, mußte unter allen Umständen vereitelt werden und Graf St. Vincent erhielt Befehl, wenn er es für nöthig

erachte, mit seiner ganzen Macht zu dem besagten Zwecke in das Mittelmeer zu gehen. Es wurde ihm anheimgestellt, in solchem Falle die Blockade der seit der letzten Schlacht nur gering geschätzten spanischen Flotte aufzugeben, sonst aber eine Flottenabtheilung zur Auskundschaftung zu entsenden. Obwohl zwei ältere Admirale in der Flotte vorhanden waren, wurde ausdrücklich Nelson für die letztere Aufgabe bestimmt. Auch Graf St. Vincent hatte Nelson bereits dafür ausersehen und Teneriffa trug diesem jetzt dennoch gute Früchte. Man brauchte einen Mann, dessen Kühnheit vor nichts zurückschreckte und als solcher hatte sich Nelson vor St. Cruz trotz seiner sonstigen Mißgriffe unbedingt gezeigt.

Am 9. Mai segelte er mit drei Linienschiffen, 4 Fregatten und einer Korvette von Gibraltar, um die in Toulon ausgerüstete Flotte zu beobachten und am selben Tage traf Bonaparte in letzterer Stadt ein, um den Befehl über die Expedition zu übernehmen, deren Ziel immer noch Niemand ahnte. Gleichzeitig erhielt Graf St. Vincent aber noch geheime Instruktionen, Nelson mit 8 Linienschiffen zu verstärken, damit er im Stande sei, der französischen Flotte den Weg zu verlegen.

Am 17. nahm Nelson auf der Höhe von Cap Sició einen französischen Kaper, von dem er erfuhr, daß 19 Linienschiffe in Toulon vereinigt und 15 davon fertig zum Auslaufen seien. Seine Hoffnung, bald Näheres zu erfahren, wurde jedoch vereitelt. Am 19. suchte ihm im Golf von Lyon ein so schwerer Sturm heim, daß nicht nur sein Geschwader zersprengt und südwärts getrieben wurde, sondern seinem Flaggschiff „Vanguard“ auch Fockmast und Bugspriet brach, und es vom Linienschiffe „Alexander“ nach dem Hafen von St Pietro auf Sardinien geschleppt werden mußte. Der Gouverneur wollte anfänglich das Einlaufen nicht gestatten, doch Nelson erzwang dasselbe, da er den Befehl hatte, alle Häfen des Mittelmeeres, die sich den Engländern nicht gutwillig öffneten, als feindliche zu betrachten. Seiner außer-

ordentlichen Thätigkeit gelang es, in einem Zeitraume von 4 Tagen die Beschädigungen seines Schiffes so weit auszubessern, daß er bereits am 27. Mai wieder nach Toulon abgehen konnte. Daß er den erlittenen Unfall aber als einen schweren Schlag empfand, geht aus einem Briefe an seine Frau hervor, in dem es heißt: „Was dem „Vanguard" passirt ist, darf ich nicht als bloßen Zufall betrachten. Ich glaube vielmehr, Gott hat meinen Hochmuth dämpfen wollen und ich hoffe dadurch ein besserer Offizier wie auch ein besserer Mensch geworden zu sein. Denke Dir, daß am Sonntag Abend ein eitler Mann in seiner Kajüte auf und ab spaziert, von einem Geschwader umgeben, welches von seinem Befehlshaber zu Ruhm und Ehre geführt zu werden erwartet und zu dem sein Führer das feste Vertrauen besitzt, daß vor ihm die stolzesten feindlichen Schiffe gleicher Zahl die Flagge streichen werden — und dann denke Dir am Montag Morgen denselben stolzen Mann mit entmastetem Schiffe, sein Geschwader zerstreut und so zugerichtet, daß die geringste französische Fregatte ihm ein unwillkommener Gast gewesen wäre."

Sein Geschwader war jetzt auf drei Linienschiffe zusammengeschmolzen. Der Sturm hatte die Fregatten von ihm getrennt und sie konnten das Rendezvous nicht inne halten, weil sie den „Vanguard" entmastet sahen und glaubten, er würde einen englischen Hafen aufsuchen

Am 30. Mai befand er sich wieder vor dem Hafen von Toulon, wo er jedoch zu seiner Verzweiflung erfuhr, daß die französische Flotte inzwischen abgesegelt und ihm entgangen sei. Und doch war es ein Glück für ihn. Derselbe Nord-Sturm am 19. und 20. Mai, der ihn entmastete, hatte sie wenige Meilen von ihm entfernt vorbeigeführt und nur das dunkle Wetter hatte ihn davor bewahrt, in seinem hülflosen Zustande von ihr genommen zu werden

Windstillen hielten ihn in seiner Verfolgung des Feindes auf und er befand sich am 5. Juni erst auf der Höhe von Korsika, als die Kriegsbrigg „Mutine" zu ihm stieß. mit der

Nachricht, daß eine Verstärkung von 11 Linienschiffen unter Befehl des Kapitän Troubridge auf dem Wege zu ihm sei. Graf St. Vincent hatte in Anbetracht der Wichtigkeit von Nelsons Aufgabe außer der ihm selbst zugegangenen Verstärkung von 8 Linienschiffen, seine eigene Flotte noch um drei andere geschwächt, um Nelson zu verstärken und sandte ihm zugleich den Befehl, die französische Flotte zu verfolgen, wohin sie auch segle.

Jetzt sah sich Letzterer in Besitz einer stolzen und auf das vorzüglichste geschulten Flotte von 14 Linienschiffen, denn Graf St Vincent hatte die neu gekommenen Verstärkungen bei sich behalten und um auch nicht einen Augenblick Zeit zu verlieren, 11 Schiffe seiner Flotte auslaufen lassen, sobald seine ausgeschwärmten Fregatten ihm durch Signale meldeten, daß jene im Ansegeln von Kadix seien.

Leider war jedoch Nelson in Bezug auf den einzuschlagenden Weg nur auf Vermuthungen angewiesen, wenn er auch allen möglichen Scharfsinn entwickelte, um die verlorene Spur zu entdecken. Zuerst suchte er die Bucht von Telamon ab, der Insel Elba gegenüber; dann ging er an der Küste von Toskana entlang und erschien am 12. in der Bucht von Neapel. Hier erfuhr er, daß die Franzosen südwestlich gesteuert seien. Seine Fregatten hatten ihn selbst einige Tage zuvor in Malta aufgesucht, waren dann wieder fortgegangen und er mußte ohne diese so wichtigen Späher weiter; die Brigg „Mutine" war sein einziger Aviso. Er verzehrte sich in Ungeduld, um so mehr als er viel mit Windstillen zu kämpfen hatte und steuerte nach Sicilien. In der Meerenge von Sicilien erhielt er endlich bestimmte Nachricht; die Franzosen hatten Malta und Gozzo erobert.

Sofort entwarf Nelson den Plan, den bei Gozzo ankernden Feind anzugreifen und steuerte mit vollen Segeln dorthin, doch wiederum sollte er zu spät kommen. Am 22. Juni erfuhr er durch ein entgegenkommendes und mitten durch die französische Flotte gesegeltes Handelsschiff, daß Bonaparte

bereits am 18. wieder Malta verlassen und sich südostwärts gewendet habe. Die näheren Einzelheiten schienen für Nelson keinen Zweifel mehr zu lassen; der Weg der Franzosen ging nach Alexandria. Voll freudiger Erregung folgte er ihnen dorthin. In der sichern Hoffnung, sie noch zu überholen, segelte er, um jeden Augenblick schlagfertig zu sein, in Schlachtordnung in drei Kolonnen Mit 10 Linienschiffen wollte er die 13 des Admiral Brueys angreifen, mit der dritten Kolonne sollte sich Troubridge auf die unbewachte Transportflotte werfen, um sie in den Grund zu bohren oder sonst zu vernichten. Aber wiederum wurden seine Erwartungen getäuscht. Am 28. Juni traf er vor Alexandria ein; der Hafen war leer und man wußte dort nichts von der französischen Flotte.

Nelsons Unruhe steigerte sich von Tage zu Tage. Das Geheimniß der französischen Expedition schien unergründlich; alle seine Mühen und Nachforschungen waren vergeblich gewesen und abermals stand er rathlos, welchen Weg er einschlagen sollte. Endlich beschloß er nach Sicilien zurückzusegeln; es kam ihm der Gedanke, daß dort bereits eine Landung vollführt sei. Ohne vor Anker zu gehen und in fieberhafter Hast kehrte er um. Wäre er einen Tag länger geblieben, würde er die Franzosen haben kommen sehen. Ein merkwürdiges Zusammentreffen von Umständen hatte das dreimalige Verfehlen der Flotte herbeigeführt. Zuerst war es jener Sturm vom 19. Mai, der Nelsons Geschwader seewärts trieb, es zersprengte und ihn selbst zwang, nach St. Pietro einzulaufen. Als er dann erfuhr, daß die Franzosen Malta verlassen und nur zwei Tage Vorsprung vor ihm hatten, wählte er den graden Weg nach Alexandrien, während die feindliche Flotte aus irgend welchen Gründen einen Winkel machte und erst nach Candia hinüberlag. Hier holte Nelson sie am 22. Juni an einer Stelle ein, wo das Fahrwasser kaum 9 deutsche Meilen breit ist, aber grade hier senkte sich ein dichter Nebel herab und führte beide Flotten unge-

sehen an einander vorbei. Es wäre wahrscheinlich nicht geschehen, wenn Nelson seine Fregatten gehabt hätte, die meilenweit zu beiden Seiten ausschwärmen konnten, doch so war er lediglich auf seine Linienschiffe angewiesen, mußte dieselben eng bei einander halten und konnte nur einen verhältnißmäßig kleinen Seeraum überblicken. Auf der Rückreise nach Sicilien endlich verfehlten sich die Flotten, weil die Franzosen mit gutem Winde einen direkten Kurs steuerten, Nelson aber zum Kreuzen gezwungen war und zunächst nordostwärts beim Winde aufgehen mußte. Und doch trug alle dies Mißgeschick wahrscheinlich nur dazu bei, daß Nelsons späterer Sieg um so vollständiger sein sollte. Wer weiß, ob er im Kampfe auf offenem Wasser, wo außerdem Bonaparte auf dem Flaggschiffe gegenwärtig war und die Franzosen dessen Auge auf sich ruhen wußten, dieselben Erfolge gehabt hätte?

Drei volle Wochen gebrauchte Nelson, um wieder nach Sicilien zu kommen und dort ebenso ungewiß über den Verbleib der Feinde zu sein, wie einen Monat zuvor. Aus Furcht vor Frankreich hatte Neapel beschlossen, den Engländern keinerlei Beistand zu leisten. Dem großen Einflusse der Lady Hamilton, Frau des englischen Gesandten in Neapel, auf die Königin Karolina gelang es jedoch, einen geheimen Befehl für den Gouverneur von Sicilien zu erwirken, daß er Nelson mit allem Nöthigen versehen solle. Ohne diese Hülfe hätte Nelson seine Verfolgung der Franzosen nicht wieder aufnehmen können. Gehetzt, seit Monaten in allen seinen Erwartungen getäuscht, in England vom Volke schon geschmäht, daß er unverrichteter Sache von Aegypten zurückgekommen, verlor er dennoch nicht den Muth und blieb siegesgewiß. Er schrieb Graf St. Vincent, er halte trotz Allem daran fest, daß die Franzosen nach Aegypten gegangen seien und daß er sie unbedingt finden werde. „Wären sie auch zu den Antipoden gesegelt," sagte er dem ersten Lord der Admiralität, „so können Sie sich darauf verlassen, daß ich keinen

Augenblick verlieren werde, sie zum Kampfe zu zwingen," und Lady Hamilton schrieb er für ihre wichtige Hülfe dankend: „Wir werden mit dem ersten Winde segeln und Sie dürfen versichert sein, daß ich entweder mit Lorbeer gekrönt oder mit Cypressen bedeckt zurückkehren werde."

Am 25. Juli segelte er wieder nach Alexandrien, nahm aber, um keine Gelegenheit zu Erkundigungen zu versäumen, seinen Weg durch den griechischen Archipel. In Koron erhielt er die Nachricht, daß die feindliche Flotte vor 4 Wochen mit südöstlichem Kurse gesehen sei, was seine Vermuthung bezüglich Aegyptens nur bestätigte. Mit allen möglichen Segeln steuerte er dorthin, aber je näher er Alexandrien kam, desto unruhiger und nervöser wurde er. In den letzten Tagen konnte er weder schlafen noch essen und verbrachte den größten Theil der Nächte auf dem Deck.

Endlich am 1. August Morgens 10 Uhr kam Alexandrien in Sicht und diesmal gingen seine sehnlichen Hoffnungen in Erfüllung. Der damals leere Hafen lag heute gedrängt voll von Schiffen; auf den Wällen wehten die dreifarbigen Fahnen und Nachmittags 4 Uhr machte der in der Vorhut befindliche „Zealous" Signal, daß er die französische Flotte gesehen. In Nelsons Herzen jubelte es laut auf; seine verzehrende Unruhe war mit einem Schlage gewichen und die ganze Spannkraft seiner energischen Natur zurückgekehrt. Während die Schiffe zum Gefecht bereit gemacht wurden, ließ er das Mittagessen serviren, aß mit großem Appetite und sagte, als die von ihm eingeladenen Offiziere sich verabschiedeten, zu ihnen: „Vor morgen um diese Zeit habe ich mir entweder eine Pairsschaft erobert oder mich erwartet ein Grab in der Westminsterabtei." Diese Phrase wendete er in ähnlicher Form in seinen Briefen und Gesprächen so häufig an, daß sie den hohen Grad von Ruhmsucht kennzeichnet, die ihn beseelte und durch deren unverhohlenen Ausdruck man bei aller Hochschätzung des Helden nicht sympathisch berührt wird,

weil er stets seine Person dabei zu sehr in den Vordergrund stellt.

Bonaparte war am 1. Juli in Alexandrien eingetroffen und ohne Widerstand gelandet. Seit dem 4. d. Mts. lag Admiral Brueys mit der Flotte bei Abukir vor Anker. Er fürchtete, im Hafenkanal von Alexandrien nicht genug Wassertiefe für seine schweren Schiffe zu finden und war deshalb nach der einige Seemeilen ostwärts liegenden Bucht von Abukir gegangen. Hier biegt die Küste fast rechtwinklig nach Süden ein. Von ihrer nördlichen Spitze setzt sich jedoch eine Kette von kleinen Inseln und flachen Sandbänken in östlicher Richtung fort und bildet für den westlichen Theil der Bucht einen Schutzwall, der von Norden her den Seegang abhält.

Als Brueys bei seiner Ankunft erfuhr, daß Nelson Tags zuvor in Alexandrien gewesen und weiter gesegelt sei, glaubte er nicht an dessen Rückkehr und verankerte seine Schiffe in einer nahezu Nord und Süd laufenden Ordnung, parallel mit dem westlichen Ufer der Bucht. Das vorderste Schiff seinen Vorhut legte er ganz nahe unter eine der oben erwähnten kleinen Inseln im Geschützbereich des mit Festungswerken besetzten Cap Abukir, und die übrigen Schiffe so nahe an die das westliche Ufer besäumende Sandbank, daß zwischen jenen und dieser nur eine Entfernung von wenigen Hundert Schritten blieb, um die Schiffe bei wechselnden Winden oder Strömungen von letzterer gerade frei schwingen zu lassen. Vier Fregatten lagen innerhalb dieser Schlachtlinie und ebenso weiter rückwärts sieben Kanonen- und Mörserboote mit geringem Tiefgange auf flachem Wasser. Die Stellung war jedenfalls sehr gut gewählt, gegen Unbilden der Witterung geschützt und militärisch sehr stark, wenigstens mit Rücksicht auf die bisher allgemein übliche Seetaktik. Die enggeschlossene Schlachtreihe schien für jeden Feind undurchdringlich, bot ihm eine furchtbare Breitseite, die Lage der Schiffe und der Lauf der Küste schloß nach Ansicht des französischen Admirals ein gefahrdrohendes Manövriren des Feindes unter Segel aus

und so glaubte er sich vollkommen sicher. Wohl den meisten feindlichen Flotten gegenüber wäre er es auch gewesen, doch nicht wo Nelson befehligte, der mit den alten Ueberlieferungen vollständig brach und für die Seetaktik eine neue Aera zu eröffnen bestimmt war.

Da die Engländer so lange fortblieben, wiegte sich Brueys zu seinem Unglück in immer größerer Sicherheit. Er glaubte überhaupt nicht mehr an Nelsons Rückkehr, obwohl ihn Cap St. Vincent und Teneriffa über den Charakter seines Gegners hätten hinreichend belehren sollen. In der leichtsinnigen gallischen Sorglosigkeit, welche auch noch in unserm letzten großen Kriege die Franzosen oft die nöthigen Vorsichtsmaßregeln gegen Ueberraschungen der Deutschen versäumen ließ, hatte er nicht eine seiner Fregatten oder ein anderes kleineres Fahrzeug auf Vorposten. Ein großer Theil der Schiffsmannschaften befand sich außerdem mit Booten zum Wasserfüllen am Lande.

Da erschienen plötzlich die Engländer vor einem frischen Nordwestwinde und mit vollen Segeln auf die Bucht lossteuernd, und ein panischer Schrecken griff auf der französischen Flotte Platz. Sofort wurden Rückrufsignale für die Boote gemacht, aber aus irgend welchen unaufgeklärten Gründen kamen dieselben nur theilweise zur Ausführung. Eine große Zahl der Mannschaften kehrte gar nicht an Bord zurück und Brueys mußte den Ausfall dadurch decken, daß er ihre Stelle durch Leute von den Fregatten ausfüllen ließ. Dann berief er einen Kriegsrath, um einen Beschluß über die zu ergreifende Kampfweise zu fassen.

Ein Contreadmiral und ein Kapitän stimmen dafür unter Segel zu fechten, leider wollen alle übrigen Befehlshaber den Feind vor Anker erwarten und Brueys schließt sich ihnen an. Gleichzeitig hegt er noch die Hoffnung, daß die Engländer wegen des nahenden Abends den Angriff bis zum nächsten Tage verschieben und er Gelegenheit finden wird,

während der Nacht sich in eine günstigere Lage zu setzen. Wie wenig kennt er Nelson!

Die Sonne hat bald ihren Lauf vollendet. Der „Culloden" ist mit einer französischen Prise im Schlepptau weit zurück; ebenso sind „Alexander" und „Swiftsure", die Alexandria rekognoszirt haben, noch sehr entfernt und können erst nach Stunden, wenn es bereits dunkel ist, zur Hauptflotte stoßen. Unter solchen Umständen glauben auch die übrigen französischen Kapitäne an eine Verschiebung des Angriffs bis zum folgenden Morgen. Sie können nicht annehmen, daß 11 Linienschiffe, deren schwerste nur 74 Geschütze tragen, zur Nacht 13 französische, unter denen sich eins von 120 und drei von 80 Kanonen befinden in so starker Stellung angreifen werden. Hatten sie so schnell vergessen, daß Nelson bei Cap St. Vincent sich allein mit seinem Schiffe sechs Spaniern entgegenwarf und allein zwei von ihren Dreideckern eroberte? Diese trügerischen Hoffnungen beeinträchtigen aber auch die Veranstaltung wirksamer Vertheidigungsmaßregeln und Alles geschieht nur halb.

Wie ganz anders steht es auf der englischen Flotte. Bei den Franzosen überall Verwirrung, Unschlüssigkeit, Besorgniß — dort musterhafte Ordnung, einheitliches Zusammenwirken und todesmuthige Kampfbegier, die wie bei Nelson so auch bei jedem einzelnen seiner Untergebenen in dem Gedanken gipfelt: „Siegen oder sterben".

In den vielen Wochen, während welcher Nelson die Franzosen sucht, hat er sehr häufig seine Kapitäne zu sich an Bord kommen lassen und mit ihnen auf das Eingehendste Alles besprochen, was bei einem Zusammentreffen mit dem Feinde irgend von Wichtigkeit sein kann Er weiht sie in alle seine Pläne und Entwürfe ein und jede denkbare Situation wird einer genauen Erörterung unterzogen. Auch ein Kampf gegen den verankerten Feind ist in allen Einzelnheiten erwogen und so weiß Nelson im voraus, daß er sich

völlig auf seine Kapitäne verlassen kann, daß sie in seinem Sinne handeln und ihn unterstützen werden.

In dieser Ueberzeugung zögert er auch nicht, sofort zum Angriff zu schreiten, trotz der nahenden Dunkelheit, trotz seiner drei zurückgebliebenen Schiffe und der mangelnden Kenntniß des fremden Fahrwassers, von der man auf seiner Flotte keine zuverlässigen Karten, sondern nur einen skizzenhaften Plan besitzt, so daß jedes Schiff gezwungen ist, seinen Weg mit dem Senkblei zu fühlen.

Als er so nahe ist, daß er die Stellung der Franzosen übersehen kann, erkennt er deren große Stärke, zugleich aber auch, daß sein mit den Kapitänen verabredeter Angriffsplan hier nicht paßt. Doch sein Feldherrngenie entwirft im Augenblicke einen neuen. Er erinnert sich plötzlich Lord Hoods Idee, einen Theil der 1794 unter den Batterien von St. Honoré in der Nähe von Toulon verankerten französischen Flotte zwischen zwei Feuer zu nehmen. Damals kam sie wegen Windstille nicht zur Ausführung und weil Hood nur unter günstigen Umständen mit der hergebrachten Taktik brechen wollte. Heute war jedoch schöne segelbare Briese und Nelson besaß größeren Wagemuth als Hood. „Wo die französischen Schiffe Raum zum Schwingen haben, dort können auch englische ankern," äußert er zu seiner Umgebung und damit ist der neue Angriffsplan in seinem Kopfe fertig.

Die Signalflaggen steigen auf dem „Vanguard" auf. „Klar zum Gefecht" künden sie der Flotte, aber noch eine Reihe anderer bunter Flaggen flattert an den Toppen und mit fliegender Hast sucht man auf den Schiffen ihre Bedeutung zu entziffern. „Ich beabsichtige die feindliche Vorhut und das Centrum zuerst anzugreifen" lautet diese „und beide zwischen zwei Feuer zu nehmen. Mit dem Heckanker ankern in unmittelbarer Nähe des Feindes. Weitere Befehle sind nicht nöthig, jeder Kapitän weiß, was er zu thun hat." Ueberall wird dies Signal mit Jubel begrüßt. Nelsons Flaggkapitän Berry ruft entzückt: „Wenn es uns gelingt, was

wird die Welt sagen?" „Darum handelt es sich nicht mehr," erwidert Nelson, „daß wir siegen ist gewiß, es fragt sich nur, wer leben wird, die Kunde davon zu erzählen." Er verhehlt sich nicht, daß die Schlacht mörderisch werden wird, aber seine und der Flotte Parole lautet: „Sieg oder Tod!" Als Brueys das unentwegte Herannahen der Gegner sieht, tritt die Befürchtung des bald bevorstehenden Kampfes doch wieder in den Vordergrund und er entsendet eine Brigg, um auf einer der im Norden liegenden Sandbänke zu ankern und die Engländer auf das gefährliche Riff zu locken. Es ist vergebene Mühe; Nelsons Schiffe lassen sich nicht täuschen und sie folgen nur den Signalen des „Goliath" unter Kapitän Foley, der an jeder Seite des Schiffes 4 Matrosen am Senkblei postirt, voransegelt und die gefundene Wassertiefe meldet. Eine kurze Zeit lang kreuzt er unsicher hin und her; er stößt auf flaches Wasser und an den Rand des Riffes — doch jetzt steuert er Kurs nach Süden, die tückische Sandbank ist umschifft und ungehindert segelt ihm folgend das englische Geschwader in enger Schlachtlinie vor dem Winde in die Bai.

Dann dreht es im Bogen beim Winde auf, um sich mit seiner ganzen Stärke, 11 gegen 7, auf die feindliche Vorhut und den vorderen Theil des Centrums einschließlich Brueys Flagschiff, des „L'Orient", von 120 Kanonen zu werfen. Die Schiffe kommen in nachstehender Reihenfolge, „Goliath", „Zealous", „Orion", „Audacious", „Theseus", „Vanguard" mit Nelson an Bord, dann „Minotaur", „Bellerophon", „Defence", Majestic" und „Leander" — bis auf den letzten, der 50 Geschütze führt, sämmtlich 74 Kanonenschiffe. Die französische Linie besteht aus „Guerrier", „Conquérant", „Spartiate", „Aquilon", „Peuple Souverain", „Franklin" mit Admiral Decrès, „L'Orient" mit Brueys, „Tonnant", „Heureux", „Mercure", „Guillaume Tell" mit Admiral Villeneuve, „Généreux" und „Timoléon" — außer den bereits erwähnten 120 und 80 Kanonenschiffen, ebenfalls Vierundsiebziger. Die Franzosen sind deshalb an Artillerie ihren

Gegnern überlegen. Mit ihren 4 Fregatten stehen anfänglich 1182 Geschütze 740, später 936 englischen Geschützen gegenüber, doch durch seinen Angriff auf Vorhut und Centrum verurtheilt Nelson die feindliche Nachhut und zwei ihrer südlich liegenden Fregatten zur Unthätigkeit und gleicht das Mißverhältniß aus.

Der „Goliath" übernimmt die Führung im Kampfe. Um keine Zeit zu verlieren, hält Nelson seinen Platz in der Linie und läßt seine Vorderleute an die Innenseite der Franzosen gehen, während er selbst mit den Hinterleuten an der äußeren bleibt. In schweigender Majestät segeln die englischen Linienschiffe bei nordöstlichem Winde in nordwestlicher Richtung heran und schon hält die Vorhut auf die Spitze der französischen Flotte zu. Um 6 Uhr 30 Min. sind die ersten in Schußweite. Da erkrachen die Breitseiten der ganzen französischen Linie und ihr Ziel richtet sich gegen die in schräger Richtung auf sie zukommenden kühnen Angreifer, doch keiner derselben erwidert einen Schuß. Ihre Matrosen sind beschäftigt, die Segel zu bergen und die Anker klar zum Fallen zu machen. Zehn Minuten nach Eröffnung der Schlacht umkreist der „Goliath" das nördlichste feindliche Schiff, den „Guerrier", den er sich zum Gegner erwählt. Sein Heckanker fällt, doch er hält nicht und der „Goliath" treibt vor den zweiten Franzosen, den „Conquérant", um nun seinerseits das Feuer zu eröffnen und ihn in zehn Minuten zu entmasten. Den von ihm verfehlten Platz nimmt sein Nachfolger, der „Zealous" ein, und in nicht langer Zeit stürzen auch die Masten des „Guerrier". Graf St. Vincents Schule bewährt sich abermals in furchtbarer Weise und dies ebenso schnelle wie genaue Schießen verschafft den Engländern sehr bald die Ueberlegenheit. Der „Orion" nimmt Stellung zwischen dem fünften und sechsten feindlichen Schiffe, dem „Peuple Souverain" und „Franklin". Er empfängt und erwidert das Feuer von beiden. Bevor er seinen Platz eingenommen, hat ihn auch die zunächst liegende Fregatte „Sérieuse" beschossen.

Die Arme! sie muß ihre Kühnheit theuer bezahlen. Kapitän Saumarez vom „Orion“ befiehlt einige Kanonen auf sie zu richten, doch der Befehl wird mißverstanden und sie erhält eine volle Lage. Die schweren englischen Geschosse reißen eine weitklaffende Bresche in ihre Wasserlinie. Ehe sie zum zweiten Male laden kann, verschwindet sie erschreckend schnell in den Fluthen des Meeres.

Es folgt der „Audacious“. Er segelt zwischen „Guerrier“ und „Conquérant“ durch, giebt aus unmittelbarer Nähe eine verheerende Breitseite und legt sich dann neben den letzteren, um im Verein mit dem „Goliath“ ihn zu vernichten. Als letztes Schiff an der Innenseite kommt der „Theseus“; er segelt zwischen „Guerrier“ und „Zealous“ an der Spitze der Linie vorbei, maskirt dadurch einen Augenblick das Feuer des letzteren, giebt dafür aber dem unglücklichen „Guerrier“, der soeben durch den „Audacious“ von hinten enfilirt ist, eine ebenso schreckliche Lage in der Längsrichtung von vorn, um sich dann an die linke Seite des französischen „Spartiate“ zu legen. Fast gleichzeitig erscheint auf der äußeren Seite dieses Schiffes der „Vanguard“ mit Nelson, um in den Kampf einzutreten, während seine Hintermänner „Minotaur“, „Bellerophon“, „Defence“ und „Majestic“ nahe an ihm vorbeisegeln, ersterer sich dem „Aquilon“ gegenüber legt. der „Bellerophon“, Kapitän Darby, aber sich das Flaggschiff des feindlichen Oberbefehlshabers, den „L'Orient“ aufsucht. Es ist ein überaus kühnes Wagniß Das Geschoßgewicht der untersten Batterie des „L'Orient“ allein überwiegt das der ganzen Breitseite vom „Bellerophon“, aber das stachelt nur den Muth Darby's. Die „Defence“ füllt die Lücke zwischen „Minotaur“ und „Bellerophon“ aus und ankert quer vor „Franklin“, dem sechsten Franzosen. Der „Majestic“ endlich segelt am weitesten südlich und greift das neunte Schiff den „Heureux“ an. Er ist gegen Nelsons und auch seine eigene Absicht etwas zu weit gerathen, weil auch sein Anker nicht

gleich hält und hat jetzt nicht nur das Feuer des „Heureux" sondern auch des „Tonnant" auszuhalten.

Nelsons Plan ist völlig gelungen; Vorhut und ein Theil des feindlichen Centrums sind von beiden Seiten eingeschlossen. Als Nelson ankert, erscheint der „Culloden" an der Spitze des Riffs; in kaum einer halben Stunde rechnet man auch auf seine Hülfe, doch da hemmt plötzlich eine tückische Sandbank seinen siegesgewissen Lauf. Er sitzt fest und auf sein Nothsignal biegt der „Leander" ab, um dem Kameraden Hülfe zu bringen.

Die Sonne ist inzwischen im Untergehen und schnell nimmt die Dunkelheit zu. Die Schlacht rast, der betäubende Donner der Geschütze rollt ununterbrochen und der durch dichte Pulverdampfwolken noch mehr verfinsterte Abend läßt oft Freund und Feind nicht unterscheiden.

Die Franzosen wehren sich verzweifelt. In wenigen Minuten sind die Mannschaften der sechs vorderen Geschütze in beiden Batterien des „Vanguard" niedergemäht; dreimal müssen sie ersetzt werden. Nelson selbst wird durch eine Kartätschkugel am Kopfe, wenn auch glücklicherweise nicht gefährlich verwundet und muß hinunter, um sich verbinden zu lassen, doch alle Tapferkeit der Franzosen ist umsonst. Die englischen Kugeln deciminen ihre Besatzungen und durchlöchern ihre Schiffe wie ein Sieb. Um 8½ Uhr streichen „Aquilon" und „Peuple Souverain" die Flagge, wenige Minuten später der „Spartiate", der so scharf dem „Vanguard" zugesetzt. Auch das Feuer des „Guerrier" und „Conquérant" läßt nach und bald darnach werden sie in Besitz genommen. Die feindliche Vorhut ist vernichtet, doch im Centrum wird mit desto größerer Tapferkeit weiter gekämpft. Der „Bellerophon" büßt seine Verwegenheit mit dem Verluste von 200 Mann; seine Masten stürzen, das ganze Schiff ist zerschmettert und er muß um 9½ Uhr sein Kabeltau kappen, um aus der Linie zu scheeren und aus dem vernichtenden Feuer seines gigantischen Gegners zu kommen. In diesem Augenblicke erscheint der „Swiftsure"

durch die Nacht heransegelnd. Der gestrandete „Culloden" hat ihm und dem „Alexander" als Leuchtthurm gedient, um sicher das gefährliche Riff zu umschiffen, und das unheimliche Aufblitzen der Geschütze ihm den Weg zum Kampfplatze gezeigt. Kaum noch eine Kanonenschußweite von der Schlachtlinie entfernt, begegnet er einem Schiffe, doch die Dunkelheit läßt nicht erkennen, ob es Freund oder Feind ist. Die feuernden englischen Schiffe haben sämmtlich 4 Laternen als Erkennungszeichen, dem Fremden fehlen sie. Einen Augenblick zweifelt Kapitän Halloway, ob er auf ihn feuern soll, doch Ueberlegung sagt ihm, daß, wenn ein Franzose, er unschädlich ist und er steuert weiter, um einen Platz einzunehmen, wo er eine Lücke findet. Er entdeckt sie zwischen „Franklin" und „L'Orient", wo der „Bellerophon" so heroisch gekämpft hat, aber unterlegen ist. Er war es, dem er begegnete und Halloways glücklicher Gedanke hat ihn davor bewahrt, dem Freunde tödtliche Lagen zuzusenden. Bald darauf steuert auch der „Alexander" daher. Er segelt zwischen „L'Orient" und „Tonnant" durch und legt sich in unmittelbare Nähe des ersteren, um ihn nicht nur mit Geschützen zu bestreichen, sondern auch ein unausgesetztes Musketenfeuer auf seine Kanonenpforten zu unterhalten und die Bedienungsmannschaften zu vernichten. Als letztes Schiff kommt endlich der „Leander". Er hat in Verein mit der „Mutine" vergebens versucht, den „Culloden" von der Sandbank zu bringen und eilt nun herbei, um nicht zur Schlacht zu spät zu kommen. Er nimmt seinen Platz vor dem Bug des „Franklin" und hilft die Niederlage des Feindes vollenden.

Das Centrum der Franzosen kämpft mit dem Muthe der Verzweiflung und die Engländer empfinden schwer seine Macht. Der „Majestic" leidet schrecklich; sein Kapitän fällt von einer Musketenkugel tödtlich getroffen. Nelson weilt noch unter Deck. Er hat das Kommando an seinen Flaggkapitän Berry übergeben und trifft seine letzten Anordnungen, weil er die Wunde für tödtlich hält. Als die Aerzte ihn

mit Blut überströmtem Gesichte zum Verbandplatz wanken sehen, eilen sie herbei, um ihm Hülfe zu bringen, doch er weist sie zurück. „Wenn mich die Reihe trifft" sagt er, „ich will nichts vor meinen braven Leuten voraus haben." Erst als die vor ihm Verwundeten verbunden sind, läßt er sich untersuchen und Jene brechen trotz ihrer Schmerzen in Jubel aus, als sie erfahren, daß die Verletzung ihres geliebten Admirals keine schwere ist. Die Kugel hat nur einen Hautlappen von der Stirn gerissen, sonst aber keine edleren Theile getroffen.

Inzwischen nimmt draußen der Kampf für die Franzosen eine schreckliche Wendung. Um 9 Uhr bricht in der Kajüte des „L'Orient" Feuer aus. Die Flammen züngeln empor und mit einer Grausamkeit, die auch die Erregung der Schlacht kaum entschuldigen kann, richten jetzt die Engländer ihre sämmtlichen Geschütze auf das leuchtende Ziel. Das Löschen wird dadurch unmöglich; immer weiter frißt das Feuer und verbreitet sich mit rasender Schnelligkeit. Es ergreift Masten und Segel und erhellt schaurig die ganze Schlachtlinie. Das unglückliche Schiff hat keine Rettung mehr; eine Masse Menschen springt über Bord, um dem drohenden Tode zu entgehen. Vergebens sucht man Brueys zu bewegen, sich ebenfalls zu retten. Obwohl er bereits aus drei Wunden blutet, will der heldenmüthige Admiral weder sein Schiff verlassen noch sich ergeben, und bei dem Scheine des Feuers sieht man hell und klar die Tricolore von der Gaffel flattern. Da kommt eine Kanonenkugel und zerschmettert den Körper des Tapfern; auch sein Kapitän Casa Bianka fällt, die meisten Offiziere sind todt, aber trotzdem speit die untere Batterie aus ihren Geschützen noch Tod und Verderben. Als Kapitän Berry von dem schrecklichen Ereignisse Nelson Kunde giebt, eilt dieser auf das Verdeck und giebt Befehl den unglücklichen Franzosen jede mögliche Hülfe angedeihen zu lassen. Alle schwimmfähigen Boote werden ausgesetzt, um zu retten und es gelingt, 70 von den über Bord Gesprungenen den Fluthen zu entreißen.

„Mercure" und „Heureux" haben ihre Taue gekappt, um aus dem Bereiche des brennenden Schiffes zu kommen und sind am südlichen Ufer der Bai auf den Strand gekommen. Auch der „Alexander," der durch fliegendes Feuer schon zweimal in Brand gerathen, muß seinen Platz verlassen und sich weiter ablegen. Da, um 9½ Uhr erfüllt ein betäubender Donnerschlag die Lüfte; sämmtliche Schiffe erzittern in ihren innersten Fugen wie bei einem Erdbeben und eine lohende Feuergarbe schießt zum dunklen Himmel empor. Tausende von brennenden Trümmern ziehen meteorartige Streifen durch die Nacht, sausen als Flammenbündel aus der Höhe herab und erlöschen zischend in den Wogen. Der „L'Orient" ist mit dem größten Theile seiner Mannschaft in die Luft geflogen.

Der Eindruck dieser schrecklichen Katastrophe wirkt so gewaltig, daß wie auf Befehl plötzlich alle Geschütze schweigen. Eine Viertelstunde lang unterbricht eine unheimliche Stille das Tosen der Schlacht, dann beginnt es von neuem mit verdoppelter Wuth und Admiral Decrès' Kanonen auf dem „Franklin" geben das Signal. Mit unerhörter Wuth feuert er auf „Defence" und „Swiftsure," doch alles ist vergebens; der „Leander" kommt ihnen zu Hülfe und bald muß der „Franklin" die Flagge streichen, nicht ohne seine Gegner so stark geschädigt zu haben, daß sie selbst kampfunfähig sind. „Alexander" und „Majestic" schlagen sich noch mit dem „Tonnant" und erst um drei Uhr schweigt das Feuer, um mit Tagesanbruch wieder zu beginnen.

Die englischen Schiffe, welche noch manövrirfähig sind, rücken gegen die französische Nachhut an und die Schlacht erneuert sich. Um 6 Uhr giebt die Fregatte „Artemise" eine volle Lage, um die Ehre zu retten und streicht dann die Flagge, doch die Ehre wird wieder kompromittirt. Als die Engländer das Schiff besetzen wollen, sehen sie die Bemannung in Booten nach der Küste flüchten; das Schiff selbst ist in Brand gesteckt und fliegt in die Luft.

Um 11 Uhr endlich geht der Befehlshaber der Nachhut, Contre-Admiral Villeneuve mit „Guillaume Tell," „Généreux" „Tonnant" und „Timoleon," sowie mit den beiden übrig gebliebenen Fregatten unter Segel, um zu fliehen, doch nur die beiden ersteren und die Fregatten entkommen, da sie wenig beschädigt sind und die englischen Schiffe sich außer dem „Zealous" nicht in der Verfassung befinden, sie zu verfolgen. „Tonnant" und „Timoléon" sind entmastet und da vier Engländer sie nochmals anzugreifen drohen, lassen sie sich an den Strand treiben. Den „Timoléon" steckt die eigene Mannschaft in Brand, der tapfere „Tonnant", der nach einander und fast Bord an Bord gegen „Majestic" „Alexander" und „Swiftsure" gekämpft, dessen Kapitän ein Bein zerschmettert ist, der 110 Todte und 150 Verwundete hat und dessen Flagge an dem Stumpf des Großmastes weht, wird genommen, ebenso „Mercure" und „Heureux."

Die furchtbare Schlacht ist beendet. Neun französische Linienschiffe befinden sich in den Händen der Engländer, zwei sind verbrannt, nur zwei entkommen.

Nach englischen Quellen (Southey) haben die Franzosen an Todten, Verwundeten und Gefangenen über 8330 Mann verloren, die Engländer dagegen nur 218 Todte und 677 Verwundete eingebüßt. Das größte Kontingent zu diesem Verluste stellt der „Bellerophon". Sein Kampf mit dem „L'Orient" kostete ihm innerhalb einer Stunde über 200 Mann.

Der Sieg von Abukir ist einer der größten und entscheidendsten, die England je erkämpft; trotzdem war Nelson unglücklich, daß er ihn nicht noch mehr hatte ausnutzen können. Daß seine Fregatten fehlten, hinderte ihn, die Transportschiffe der Franzosen im Hafen von Alexandria zu zerstören.

Am Tage nach der Schlacht sprach er den Offizieren und Mannschaften der Flotte seinen Dank für ihre Tapferkeit aus. Sie hatten diesen Dank voll verdient, aber wenn Nelson dem Tagesbefehl hinzufügte: „Es muß wohl jedem britischen Seemanne auffallen, wie sehr seine Ordnung und Mannes-

zucht über das anarchische Betragen der gesetzlosen Feinde erhaben ist," so gab er in diesen Worten, die auf die kaum überwundene Meuterei der englischen Flotte hindeuteten, mehr seinem ungemessenen und unedlen Hasse gegen die Franzosen Ausdruck, als daß er den wirklichen Thatsachen Rechnung trug. Nicht der wilden Gesetzlosigkeit der französischen Besatzungen dankte Nelson seinen Sieg, denn sonst würden seine eigenen Schiffe nicht so schwer gelitten haben, daß sie die beiden fliehenden Linienschiffe nicht einmal zu verfolgen vermochten, sondern andere Umständen. Vor allem waren es der Mangel an seemännisch militärischer Befähigung des Admiral Brueys, der die eigene Niederlage verschuldete, sein Mangel an gewöhnlichster Vorsicht, seine Kurzsichtigkeit in Beurtheilung dessen, was ein entschlossener Feind thun könne, sowie die Unselbstständigkeit der unteren Befehlshaber. Anstatt daß diese nach eigenem Ermessen handelten, wo es galt sicheres Verderben abzuwenden, und von selbst in die Schlacht eingriffen, warteten sie unthätig auf die Signale ihres Oberbefehlshabers, die dieser nicht gab und schließlich nicht mehr geben konnte. Endlich aber verlieh den Engländern ihre bessere artilleristische Ausbildung ein bedeutendes Uebergewicht.

Auf der französischen Flotte herrschte nicht Gesetzlosigkeit und Indisciplin, wohl aber fehlte auf ihr jener geistige Zusammenhang und das unbedingte Vertrauen zwischen Oberbefehlshabern und den Kapitänen, wie sie bei den Engländern vorhanden waren, und ebenso der Corpsgeist unter den Offizieren. Vor wenigen Jahren noch hatte die französische Marine diese kostbaren Güter besessen, aber die Revolution hatte sie weggefegt. Das allen anderen Marinen als Vorbild dienende Offiziercorps der ersteren war entweder unter dem Beil der Guillotine verblutet oder aus dem Lande geflohen und das der Schreckenszeit folgende mildere Regiment des Direktoriums hatte nur wenige Trümmer von ihm retten können. Während Graf St. Vincent alles Mögliche that, seine Matrosen artilleristisch so gut wie möglich auszubilden,

hatte man trotz der Warnungen des Admirals Kerguelen in Frankreich das vortreffliche Institut der Marinekanoniere abgeschafft und deshalb wußten die neuen Besatzungen mit ihren Geschützen nicht so gut umzugehen.

Admiral Brueys machte den verhängnißvollen Fehler, den Feind zu unterschätzen. Als er erfuhr, Nelson sei vor ihm in Alexandrien gewesen, schrieb er in einem Privatbriefe, Jener habe ihn absichtlich verfehlt, um sich nicht gegen überlegene Kräfte schlagen zu müssen. Nur diese Unterschätzung vermag es zu erklären, daß er kein einziges seiner leichten Fahrzeuge auf Vorposten hatte, daß er sorglos die Leute zum Wasserholen an Land schicken ließ und beim plötzlichen Erscheinen des Feindes ruhig vor Anker blieb, weil er der Ueberzeugung war, daß die Engländer nicht wagen würden, sein Vordertreffen zu umsegeln oder durch seine Linie zu brechen. Diese Möglichkeit war von ihm so wenig in Betracht gezogen, daß er daraufhin keinerlei Dispositionen traf. Während Nelson mit seinen Kapitänen längst alle Eventualitäten eines Zusammentreffens mit dem Feinde auf das Eingehendste erwogen hatte und sie für alle Fälle seine Pläne so genau kannten, daß es nur kurzer allgemeiner Befehle bedurfte, um ihres gemeinsamen, lediglich auf das vorgesteckte Ziel gerichteten Handelns und ihrer kräftigsten Unterstützung sicher zu sein, wußten die französischen Kapitäne über die Absichten ihres Oberbefehlshabers nichts. Erst angesichts des Feindes rief dieser den Kriegsrath zusammen, um zu entscheiden, was geschehen solle und leider fiel diese Entscheidung so unglücklich wie möglich aus.

Durch seine Umsegelung der französischen Vorhut verschaffte sich Nelson die Uebermacht, aber er konnte dies auch nur wagen, weil er die oben erwähnten inneren Verhältnisse der feindlichen Flotte kannte oder zu kennen glaubte. Er hatte nicht vergessen, wie damals in dem Meerbusen von Genua der „Ça ira“ und „Censeur“ schmählich von ihrer Flotte im Stich gelassen wurden. Auf etwas Aehnliches

rechnete er hier auch, und daß er sich darin nicht täuschte, gewann ihm den großartigen Sieg. Wäre Brueys mit der ganzen Flotte unter Segel gegangen, so war die Uebermacht auf Seiten der Franzosen und der Ausgang sehr fraglich, hätte aber keinesfalls eine so totale Niederlage zur Folge gehabt. Ebenso sicher wäre letztere abgewendet worden, wenn die französische Nachhut so gehandelt hätte, wie sie mußte, und wie in gleichem Falle Engländer unbedingt gethan haben würden. Als Nelsons Flotte mit den vordersten Franzosen engagirt war, mußten die fünf oder sechs letzten Schiffe, anstatt unthätig der Vernichtung der übrigen zuzuschauen, ihre Kabeln kappen und unter Segel gehen. Alle von den Franzosen dagegen vorgebrachten Gründe sind hinfällig. Sie hatten segelbaren Wind und stilles Wasser und konnten deshalb die kleine Strecke von 2500 Schritt bis zu den vordersten Schiffen aufkreuzen, um diesen zu Hülfe zu kommen und ihrerseits Nelson zwischen zwei Feuer zu nehmen. Jedenfalls mußten sie es versuchen und wenn es trotz Allem mißlang, so hatten sie am andern Morgen 5–6 unversehrte und völlig manövrirfähige Schiffe, um die schwer beschädigten englischen vortheilhaft unter Segel anzugreifen, den gestrandeten „Culloden" zu zerstören oder in dem schlimmsten, kaum voraussetzbaren Falle sich wenigstens zu retten. Während Villeneuve am andern Morgen 11 Uhr unter Segel ging, konnte er es am Abend vorher noch viel besser, oder wenigstens ebenso gut und daß der Versuch nicht gemacht wurde, bleibt als schwerster Vorwurf auf dem französischen Admiral haften. Es fehlte ihm der Muth zum selbstständigen Handeln sowie seemännische Einsicht, und der Verlust der Schlacht ist daher lediglich der Unfähigkeit der französischen Oberbefehlshaber, nicht aber der mangelnden Disciplin und dem anarchischen Gebahren der Mannschaft zu danken. Die größte ausdauernde Tapferkeit und selbstlose Hingabe ist dieser nicht abzusprechen. Ein Kriegsschiff, wie z. B. der „Tonnant" mit 800 Mann Besatzung, das in so verzweifelter Lage

6—8 Stunden nach einander mit drei gleich großen Feinden kämpft, dessen Kapitän fällt, das entmastet ist, 110 Todte und 150 Verwundete hat und dennoch sich nicht ergiebt, bis es abermals von 2 Linienschiffen angegriffen wird, auf dem kann keine Rede von mangelnder Mannszucht und von Gesetzlosigkeit sein. Ebenso wenig trifft dieser Vorwurf den L'Orient, dessen Besatzung noch aus den untersten Batterien feuerte, während das Schiff bereits in vollen Flammen stand.

Nelsons Manöver beim Angriff war unbedingt ein vorzügliches, aber blieb immer höchst gewagt. Es gelang nur, weil die ihm gegenüberstehenden Befehlshaber, namentlich Villeneuve nicht im Entferntesten ihre Schuldigkeit thaten. Wäre Letzterer entschlossener gewesen, hätte er nicht gescheut, auf eigene Verantwortlichkeit zu handeln und das gethan, was sich jedem verständigen Seeoffizier aufdrängen mußte und oben angedeutet ist, so konnte sich die Sache leicht umkehren, Nelsons Triumph sich in eine Niederlage verwandeln — wenigstens aber wären menschlicher Berechnung nach die Folgen für die Franzosen nicht so verhängnißvoll geworden.

Leider sollte die Scheu vor Verantwortung, der Mangel an Initiative und die Unentschlossenheit desselben Admirals Villeneuve Frankreich noch ganz andere Wunden schlagen und Ursache sein, daß einige Jahre später die französische Marine überhaupt gänzlich vom Ozean weggefegt wurde.

Nelson sandte am 5. August die Siegesbotschaft durch seinen Flaggkapitän Berry auf dem zuletzt in den Kampf eingetretenen und am wenigsten beschädigten „Leander" nach Cadix an Graf St. Vincent, eine andere Ausfertigung jedoch auch gleichzeitig durch einen zweiten Offizier nach Neapel, um von dort aus über Land weiter zu gehen, eine Vorsicht, die gerechtfertigt war, da der „Leander" bei Candia durch den von Abukir entkommenen „Généreux" genommen wurde. Ebenso schickte er einen Offizier nach Bombay, um die Ostindische Kompagnie von seinen Erfolgen in Kenntniß zu setzen

und ihre Besorgniß wegen der drohenden Vereinigung Bonaparte's mit Tippo Saib zu zerstreuen.

Der Sieg bei Abukir war in seinen politischen Folgen von der größten Tragweite. Er zwang Frankreich zur Aufgabe seiner Pläne gegen Ostindien. Die Türkei erklärte ihm den Krieg, Bonaparte wurde in Aegypten eingeschlossen und verlor eine Armee. Die Engländer gewannen mit einem Schlage auf Jahre hinaus die Herrschaft des ganzen Mittelmeeres wieder; der Krieg zwischen Frankreich und Oesterreich wurde aufs Neue angefacht und die verbündeten Oesterreicher und Russen warfen die Franzosen bis an ihre Grenzen zurück. Endlich erhielt die französische Flotte einen moralischen Schlag, von dem sie sich auf viele Jahre hin nicht wieder erholte.

Der Bedeutung eines solchen Sieges entsprechend waren auch die Auszeichnungen und Belohnungen, die auf Nelson für seine Heldenthat von allen Seiten gehäuft wurden. Der Sultan, der russische Kaiser, der König von Sardinien sandten ihm die kostbarsten Geschenke. Der König von Neapel, der durch ihn seine Staaten gerettet sah, war in seinen Gunstbezeugungen wahrhaft überschwenglich. England selbst erhob ihn zum Baron Nelson vom Nil und Burnham Thorpe (sein Geburtsort). Außerdem gab es ihm eine Pension von 2000 £ auf Lebenszeit und für seine zwei nächsten Nachkommen, wenngleich er es mit Recht sehr übel vermerkte, daß man ihm keinen höheren Rang verlieh, während doch Jervis für die weit weniger bedeutende Schlacht bei St. Vincent zum Grafen erhoben war. Die Ostindische Kompagnie schenkte ihm 10 000 £, die türkische Kompagnie eine Silbervase, die Stadt London ihm und jedem seiner Kapitäne einen Ehrensäbel. Ferner erhielten alle seine Kapitäne goldene Medaillen und alle ersten Lieutenants wurden um einen Grad befördert. Ein sehr schöner Zug Nelsons ist es, daß er auch für den Kapitän des unglücklicherweise gestrandeten „Culloden", Troubridge, die Medaille erwirkte.

„Troubridge war es, welcher das Geschwader in Syrakus so schnell ausrüstete;“ schrieb er der Admiralität. „Er war es, der nach der Schlacht Alles für mich that; er allein rettete den „Culloden“, was meines Wissens Niemand anders in der Flotte versucht haben würde.“ Dies großherzige Eintreten für seine Untergebenen, sowie die Bereitwilligkeit und Beflissenheit, ihren Antheil an den errungenen Erfolgen selbst auf Kosten des eigenen Verdienstes ins hellste Licht zu stellen, ist überhaupt eine der hervorragendsten Charaktereigenschaften Nelsons und hat nicht wenig dazu beigetragen, ihm die Liebe, Verehrung und Hingebung seiner Offiziere und Mannschaften zu sichern, die dann so mächtig zu seinen glänzenden Siegen mitwirkten.

Von den 9 französischen Prisen verbrannte Nelson 3, die nicht mehr seetüchtig waren, und sandte nach Reparatur seiner Flotte die sechs übrigen unter Geleit von sieben seiner eigenen Linienschiffe nach Gibraltar. Drei der letzteren und die jetzt endlich eingetroffenen Fregatten ließ er zur Blockade Alexandriens zurück, er selbst aber segelte mit seinem Flaggschiffe „Vanguard“, dem „Culloden“ und „Alexander“ nach Neapel.

Nelson befand sich jetzt auf dem Höhepunkte seines Ruhmes. Sein bisheriger Lebensgang wies nur ein ehrenwerthes Streben nach den höchsten Zielen auf, wenn auch dann und wann zu große Ruhmsucht ihre leichten Schatten darauf warf. Treue Pflichterfüllung war sein erstes Gebot und selbst die vielfachen Zurücksetzungen, die er durch seine Regierung erfahren, hatten nicht vermocht, ihn im geringsten davon abwendig zu machen oder zu verbittern. Ein ausgezeichneter Befehlshaber, ein genialer Admiral von der erprobtesten Tapferkeit, seinen Untergebenen Beispiel eines wahren Helden, von fleckenlosem Charakter, ein musterhafter Gatte und treuer Freund, war er der allgemeinen Bewunderung, die seine Thaten erregten, völlig würdig. Mit Recht durfte deshalb sein alter Vater schreiben „Mein großer herr-

licher Sohn ist mit rechtschaffenem frommen Herzen in die Welt eingetreten, Gott hat im Kampfe sein Schild über ihn gebreitet und sein heißer Wunsch, dem Vaterlande dereinst nützlich zu werden, ist erfüllt worden. Meinem grauen Haupte eine Ehre, ist er jetzt im Alter von 40 Jahren noch ebenso edelmüthig und gut, wie von jeher. Er kennt keine Furcht, weil er frei von Gewissensbissen ist."

Leider sollte er sich nicht auf dieser Höhe halten und nur mit Trauer kann man daran denken, daß ein so vielfach begnadeter und von dem Geschick auf den Gipfel menschlichen Ruhmes gehobener Mann nicht auch für den Rest des Lebens seine Ehre und seinen guten Namen zu bewahren wußte. Für Nelson wurde Neapel die Klippe, an der beides Schiffbruch leiden sollte. Die Verführungen und Schmeicheleien eines Hofes, den er bis dahin selbst mit moralischem Abscheu den verderbtesten und sittenlosesten genannt hatte, untergruben seine Charakterfestigkeit. Seine Triumphe berauschten ihn, und der unheilvolle Einfluß einer Frau, der fortan ihn beherrschte, wußte ihn in so unlösliche Fesseln zu schlagen, daß er ihr die Ruhe seiner Seele und das Glück seiner Ehe opferte.

Es war dies Lady Hamilton. Uneheliche Tochter einer Magd, hatte die Natur sie körperlich und geistig mit außergewöhnlichen Vorzügen ausgestattet, und sie verband mit einer blendend schönen und äußerst anziehenden Erscheinung seltene Liebenswürdigkeit und Klugheit. Ihre Jugendzeit war keineswegs tadellos. Als Miß Emma Harter hatte sie in London ein vielfach bewegtes Leben geführt. Sie war zuletzt Geliebte eines Neffen von Lord Hamilton geworden und Letzterer hatte sie dann, obwohl ihm ihre ganze Vergangenheit bekannt war, in seinem 60. Lebensjahre zu seiner Gemahlin erhoben und mit nach Neapel genommen. Sir William war kein strenger Moralist, im Gegentheil eine ziemlich cynische Natur und legte der Freiheit seiner jungen Frau, namentlich in Bezug auf ihren Verkehr mit Nelson keinerlei Fesseln an,

obwohl er unmöglich so blind sein konnte, um nicht die Natur desselben völlig zu durchschauen. Er nannte Nelson stets seinen besten Freund so wie den tugendhaftesten Menschen und vermachte sogar auf seinem Sterbebette diesem „besten Freunde“ die Fürsorge für seine Frau, während er jedoch sonderbarer Weise sein Vermögen seinem Neffen, dem früheren Geliebten seiner Frau hinterließ. Nelson war bereits bei seiner ersten Anwesenheit in Neapel in Veranlassung der Lady Hamilton durch den Gesandten auf das Dringendste eingeladen worden, in seinem Hause zu wohnen und wenn sich auch schon bei dieser Gelegenheit ein sehr nahes Verhältniß zu Ersterer bildete, so läßt nichts aus Nelsons Aeußerungen und Briefen schließen, daß dasselbe, wenigstens von seiner Seite, über die Grenzen einer warmen Freundschaft hinausgegangen sei. Als er von seiner ersten Fahrt nach Alexandria in Syrakus einlief, trat zu dieser Freundschaft aber auch noch das Gefühl der Dankbarkeit. Lady Hamilton hatte den neapolitanischen Hof zu veranlassen gewußt, ins Geheim Nelson alle Hilfsmittel zu gewähren, die er zur weiteren Verfolgung der Franzosen bedurfte, und ohne die ihm diese unmöglich gemacht wäre. Von dieser Zeit an scheint auch von seiner Seite jene Liebe zu der verschlagenen Frau erwacht zu sein, die ihn allmälig immer mehr gefangen nahm und ihm so verhängnißvoll wurde. Daß er jetzt sofort von Abukir nach Neapel steuerte, ohne durch politische oder militärische Rücksichten dazu gezwungen zu sein, anstatt wie es nur natürlich war, die Trophäen seines Sieges seinem Oberbefehlshaber selbst zuzuführen, darf man schon als eine Wirkung des intimer gewordenen Verhältnisses zu Lady Hamilton auffassen.

Die Letztere hatte sich nach ihrer Heirath mit wunderbarer Gewandtheit in ihre neue Stellung zu finden gewußt. Nichts in ihrem Auftreten erinnerte im Geringsten an die Sphäre, der sie früher angehört, und mit eben so viel Klugheit wie Verschlagenheit hatte sie es verstanden, sich in das

volle Vertrauen der klugen, schönen und thatkräftigen Königin Karoline von Neapel, Tochter Maria Theresia's von Oesterreich und Schwester der unglücklichen Königin von Frankreich, Marie Antoinette, einzuschmeicheln. Ihr Einfluß auf sie war sehr groß und sie theilte ihn nur mit dem Chevalier Acton, einem abentheuernden Irländer, der durch die Gunst der Königin zum Minister des Auswärtigen erhoben war Dieser machte den neapolitanischen Hof zu einem gefügigen Werkzeuge Sir William Hamiltons und damit der englischen Regierung, um so mehr als der König selbst sich wenig um die Staatsgeschäfte kümmerte und seine Freude nur an der Jagd und anderen dergleichen Belustigungen fand.

Die französische Revolution mit ihren blutigen Consequenzen hatte in dem Herzen der Königin, die früher liberalen Ansichten gehuldigt, einen tiefen Haß gegen die Republik entstehen lassen, die auch ihrer Schwester Haupt als Opfer gefordert hatte, und sowohl Acton wie Lady Hamilton suchten denselben auf jede Weise zu nähren und zu schüren. Da die Königin, seitdem sie einen Kronprinzen geboren, vertragsmäßig Stimme im Staatsrathe besaß, beeinflußte dies Gefühl ihre ganze politische Handlungsweise.

Der Siegeslauf Bonapartes in Italien hatte ihre Herrschaft bedroht und der entscheidende Sieg Nelsons bei Abukir erklärt deshalb, auch ohne Lady Hamiltons Einfluß, die freudige Exaltation, mit der die Königin ihrem Gesandten in London schrieb: „Der tapfere, der heldenmüthige Nelson hat über die königsmörderische Flotte einen vollständigen Sieg errungen. Von der Seeseite hat Italien nichts mehr zu befürchten und seine Rettung verdankt es den Engländern. Die Nachricht von jener glorreichen Schlacht hat in Neapel eine unbeschreibliche Begeisterung erregt. Es würde Sie tief ergriffen haben, wenn Sie gesehen, wie meine Kinder mir um den Hals fielen und Freudenthränen vergossen, als sie diese glückliche Nachricht erfuhren, die doppelt erfreulich in diesem Augenblicke war, wo die Liberalen ihre verderb-

lichen Ränke schmiedeten. Zeigt der Kaiser (von Oesterreich) jetzt nur einige Energie, so können wir hoffen, Italien befreit zu sehen. Was uns betrifft, wir sind bereit, der Freundschaft und des Bündnisses der unerschrockenen Vertheidiger des Meeres uns würdig zu erweisen."

Man kann sich denken, wie bei solcher Stimmung des Hofes sich der Empfang Nelsons in Neapel gestaltete. Auf der Reise von Aegypten dorthin war er schwer krank gewesen. Die Reaktion aller Anstrengungen und Aufregungen der letzten Monate verbunden mit der erhaltenen Kopfwunde hatten ihn niedergeworfen und einen Tag lang zweifelte man sogar an seinem Wiederaufkommen. Er erholte sich jedoch allmälig, wenn er auch noch sehr angegriffen in Neapel eintraf. Der „Culloden" und „Alexander" waren einige Tage zuvor gekommen und hatten ihn angemeldet. Hunderte von beflaggten Booten mit Musik fuhren ihm entgegen, die Geschütze donnerten Freudensalven, die Glocken läuteten und kein Fürst hätte mit glänzenderem Triumphe eingeholt werden können.

Allen voran ruderten aber in ihrer Staatsbarke der englische Gesandte und Lady Hamilton. Aus Nelsons Kommen mußte Letztere wohl die Ueberzeugung geschöpft haben, daß ihre Leidenschaft auch in seinem Herzen Wurzel gefaßt und sie dasselbe erobert habe, denn ihre Begrüßung zeugte davon, daß sie sich bereits in dessen festem Besitze betrachtete. Beim Betreten des Decks vom „Vanguard" fiel sie wie ohnmächtig Nelson mit dem Ausrufe in die Arme „Oh Gott, ist es möglich!" Als er die schöne verführerische Gestalt „mehr todt als lebendig" wie er später sagte, umschlungen hielt, da war ihr Zweck erreicht; der große Held war für immer ihrer dämonischen Macht verfallen.

Kurze Zeit darauf erschien der König an Bord. Er nannte Nelson seinen Beschützer und Befreier. Dieselben Rufe tönten ihm bei seiner Landung überall aus dem Munde des Volkes entgegen, und die Lazzaroni gaben ihrem Enthusiasmus

dadurch einen eigenthümlichen Ausdruck, daß sie bei seinem Vorbeigehen im Käfig gehaltene Vögel in Freiheit setzten.

Zu Ehren seines kurze Zeit darauf stattfindenden Geburtstages wurden Feste gefeiert, deren Glanz alles hinter sich ließ, was Neapel bis dahin gesehen. Doch so sehr alle diese Ovationen und Ehrenbezeugungen seiner leidenschaftlichen Natur und seinem empfänglichen Herzen schmeicheln mochten, hatte sich bis dahin Nelson trotzdem noch ein unbefangenes Urtheil über den moralischen Werth seiner Umgebung bewahrt. „Welche kostbare Zeit“ schrieb er noch jetzt, „verlieren die Höfe. Drei Monate würden Italien befreien, aber dieser Hof ist so entartet, daß der günstige Augenblick verloren gehen wird. Ich befinde mich sehr unwohl, doch dieses erbärmliche Benehmen ist nicht dazu angethan, meine reizbare Stimmung zu beruhigen. Es ist ein Land der Musiker, Poeten, Schurken und der galanten Frauen.“ Leider sollte diese Ueberzeugung nur wenig Dauer haben und er sich zum fast blinden Werkzeuge dieses „entarteten“ Hofes erniedrigen. Lady Hamilton verstand es nur zu gut, seinen Widerwillen gegen ein solches Treiben zu besiegen. Immer enger zog sie ihre Fesseln und ihn selbst damit in die Verstrickungen des Hofes, bis er sogar seinen obersten Grundsatz, der bis dahin die Richtschnur seines Lebens gewesen, die Pflicht, verleugnete und willenlos sich von den Intriguen und leidenschaftlichen Maßnahmen der Königin und ihrer Rathgeber leiten ließ, deren leichtsinnige Regierungsweise lediglich den elenden Zustand des Landes verschuldeten.

Den Vergnügungen des Hofes wurde das Wohl des Volkes geopfert; überall machte sich Corruption und schamlose Bestechung widerlich breit und es herrschten noch viel schlimmere Zustände als zu Ludwigs XV. Zeiten in Frankreich. Sie mußten unfehlbar den Staat in das Verderben treiben, und es war deshalb erklärlich, daß die besonnenen und guten Patrioten sie mit Abscheu betrachteten und ihre Hoffnung auf Frankreich setzten, von dem sie eine neue und

bessere Ordnung der Dinge in Neapel erwarteten. Dieser Partei gehörten Leute der verschiedensten Lebens- und Charakterrichtungen an und es konnte nicht ausbleiben, daß sich ihr auch einzelne Menschen zugesellten, deren Beweggründe zur Herbeiführung einer Revolution in niedern und selbstsüchtigen Leidenschaften wurzelte. Man nannte in England diese Partei: „Jakobiner“, ignorirte ihre idealen und berechtigten Wünsche auf Befreiung aus den unwürdigen Verhältnissen, unter denen sie schwer litten, und verfolgte sie mit blindem Haß. Man stellte sie mit den blutgierigen Mitgliedern des Convents auf eine Stufe, machte sie sich dadurch zu Feinden und trieb sie Frankreich in die Arme. Die englische Regierung wurde dabei in ihrer blinden Leidenschaftlichkeit den eigenen Grundsätzen untreu und ließ den elenden Regierungssystemen des italienischen Festlandes seine Unterstützung angedeihen, obwol es sie früher auf das schärfste verurtheilt hatte.

Auch Nelson wurde durch Lady Hamilton in diesen Haß gegen die vermeintlichen Jakobiner hineingezogen, sein sonst so klarer Blick getrübt und bald stand er gänzlich auf Seiten des Hofes. Auf sein Zureden entschloß sich der König, der Coalition von Rußland und Oesterreich gegen Frankreich mit 80 000 Mann beizutreten und Nelson gab seinerseits auf Wunsch des Königs, oder vielmehr Lady Hamiltons, seine anfängliche Absicht auf, nach Alexandria zur Zerstörung der französischen Transportschiffe zurückzukehren und blieb mit seinen Schiffen in Neapel, um die Bewegungen des Heeres zu unterstützen.

Wie ganz anders hätte sich vielleicht die Weltgeschichte gestaltet, wenn er selbst nach Aegypten gegangen wäre, dort Napoleon der Mittel zur Rückkehr beraubt und ihn gezwungen hätte, sich mit seinem gesammten Heere ihm oder den Türken zu ergeben.

Statt dessen suchte er für den König von Neapel Malta den Franzosen wieder abzunehmen, weil jener behauptete Rechte darauf zu haben, die eben so wenig begründet waren,

wie die Frankreichs. Die Malteser hielten die französische Garnison von La Valetta zu Lande blockirt, und da sie von der Seeseite durch englische Schiffe abgeschnitten war, kapitulirte auch die kleine Insel Gozzo bald nach Ankunft Nelsons am 24. Oktober 1797. Von diesem leichten Triumphe befriedigt, wartete Nelson jedoch die Uebergabe von Malta nicht ab. Er überließ dies vielmehr Kapitän Ball vom „Alexander" und begab sich schleunigst nach Neapel zurück, wohin es ihn mit unwiderstehlicher Macht zog. Bald darauf trug sein Verhältniß zu Lady Hamilton die ersten traurigen Früchte.

Sein Stiefsohn Nisbet, dem er von Jugend auf in größter Liebe zugethan war und dem er es verdankte, daß er bei Teneriffa nicht verblutete, fiel als erstes Opfer jener unseligen Leidenschaft. Nisbet kommandirte in Nelsons Geschwader eine Fregatte und sah mit sorgenvoller Betrübniß den von Tage zu Tage wachsenden Einfluß, welchen die unmoralische Lady Hamilton auf den Gatten seiner Mutter ausübte. Unfähig seinen Gefühlen länger Zwang anzuthun, machte er aus seinem Urtheile über die gefährliche Frau kein Hehl. Dies wandelte jedoch sehr bald Nelsons Zuneigung in das Gegentheil, und als Nisbet eines Tages in seiner Gegenwart ihr mit offener Verachtung begegnete, brach sein ganzer Zorn hervor. Er ertheilte Nisbet den Befehl, sich von dem Geschwader zu trennen, um ihn, der ihm das Leben gerettet, dem er bis dahin stets ein treuer Vater gewesen war, nie wieder zu sehen.

Inzwischen drängte Nelson selbst den neapolitanischen Hof und durch Lady Hamilton die Königin zum Kriege gegen Frankreich. Nach seiner Ansicht rüstete letzteres ein Heer, um trotz des geschlossenen Vertrages über Neapel herzufallen und er sah nur Rettung für die Dynastie und das Land, wenn man den Franzosen zuvor kam, unerwartet in die päbstlichen Staaten einrückte und ohne vorhergehende Kriegserklärung jene dort überraschte. Römische Emigranten stellten den Beistand der gegen die Franzosen fanatisirten Menge in

sichere Aussicht. Bei den darüber gepflogenen Berathungen erklärten sich alle Minister mit Ausnahme Actons gegen den Plan, aber trotzdem wurde er angenommen.

Piemont sollte im Rücken der Franzosen einen Aufstand in das Werk setzen und ein in Livorno gelandetes neapolitanisches Truppenkorps ihnen den Rückzug abschneiden. Man erwartete zugleich die Hülfe Oesterreichs, aber nachdem man Mitte November mit vieler Mühe ein Heer von 40000 Mann zusammengebracht und von Oesterreich in der Person des General Mack einen Oberbefehlshaber als Danaergeschenk erhalten hatte, lehnte Oesterreich die verheißene Mitwirkung aus verschiedenen Gründen plötzlich ab und beschloß noch bis zum nächsten Frühjahre zu temporisiren.

Dieses unerwartete Ereigniß schien anfänglich den Kriegseifer Neapels abkühlen zu wollen. Nelson war jedoch über diese Wendung außer sich, wie aus einem Briefe an den ersten Lord der Admiralität hervorgeht und wandte allen seinen Einfluß an, um den König auch ohne Oesterreich zur Ausführung des einmal gefaßten Planes zu bewegen. Es gelang ihm, wenngleich zum Unglücke Neapels, und sein „politischer Muth", in dessen Bethätigung er bisher glücklich gewesen war, kostete diesmal den König von Neapel den Thron, wenngleich die von ihm nicht geahnte Unfähigkeit des Generals Mack als Entschuldigung für Nelsons Mißgriff dienen mag.

Ende November schiffte Nelson 5000 Mann unter General Naselli in Livorno ohne Widerstand aus. Aber schon bei dieser Gelegenheit wurde ihm, allerdings zu spät klar, was er von den Neapolitanern zu erwarten hatte. Naselli fehlte jede Initiative, er scheute vor jeder Verantwortlichkeit zurück und begnügte sich mit halben und unzureichenden Maßregeln, die den entschlossenen und feurigen Nelson empörten und ihm schon jetzt die Zukunft in einem bedenklichen Lichte erscheinen ließen. Seine bisherige Zuversicht verließ ihn; er blickte mit Besorgniß auf Mack, der mit 32 000 Mann in verschiedenen Kolonnen auf Rom marschirte, wo die Franzosen noch das

Kastell St. Angelo hielten und mit 13 000 Mann bei Castellana auf römischem Gebiete standen. „Wird Mack geschlagen, so ist dieses Land in 14 Tagen verloren“ schrieb er. Er hätte eher daran denken, nicht den Werth der neapolitanischen Armee, die er früher richtig beurtheilte, durch die Brille des Hofes betrachten und ohne Oesterreichs Hülfe nicht zum Kriege treiben sollen. Jetzt war es zu spät und das Verhängniß ging seinen Lauf. Macks Armee zerstob beim ersten Zusammenstoß mit dem dreimal schwächeren Feinde, floh mit Zurücklassung der Artillerie und Bagage unaufhaltsam, und Mack machte erst in der Nähe von Neapel unter den Mauern von Capua Halt, während die Franzosen ungehindert in das Königreich einmarschirten, das nunmehr verloren war. In größter Eile floh der König auf Nelsons Schiffe, kaum drei Wochen nach dem Einmarsch seiner Truppen auf römisches Gebiet. Er beabsichtigte nach Palermo zu gehen, aber die Lazzaroni, die einzige Schicht der Bevölkerung, welche der Hof als loyal betrachtete, nicht zu den Jakobinern zählte und mit denen der König selbst auf vertrauterem Fuße stand, als seine Würde gestattete, wollten ihn nicht fortlassen.

Die Flucht mußte deshalb mit der größten Heimlichkeit ins Werk gesetzt werden. Lady Hamilton, unterstützt von Nelson bereitete Alles dazu vor. Der königliche Schatz wurde nebst andern Kostbarkeiten durch einen unterirdischen Gang, den Lady Hamilton entdeckt hatte und der vom Pallast an das Meer führte, an Bord der Schiffe gebracht. Durch denselben flüchtete auch die königliche Familie, schiffte sich am 21. Dezember bei stürmischer Witterung auf dem „Vanguard“ ein und landete am 26. in Palermo, nachdem noch Tags zuvor der jüngste Prinz an Bord gestorben war.

Der König war rechtzeitig entflohen; die Armee leistete den Franzosen keinen Widerstand, zerstreute sich oder desertirte, und der elende Mack floh selbst zu den Franzosen, die ihn als scheinbaren Kriegsgefangenen nach Mailand brachten. Nur die Lazzaroni, welche sich jetzt als die einzigen Freunde

des Königs erwiesen, vertheidigten Neapel zwei Tage lang mit wahrem Heldenmuth, bis sie nach furchtbarem Blutbad überwältigt wurden.

Neapel war in den Händen der Franzosen; bald folgte ganz Italien. Auch der König von Sardinien floh nach der Insel Sardinien, ebenso wurde Toscana von den Feinden besetzt. In Neapel entstand die Parthenopäische Republik und erhielt eine Besatzung von 28 000 Franzosen. Allein dieser Schutz währte nicht lange. Im Frühjahr 1799 marschirten Oesterreich und Rußland mit 300 000 Mann, warfen die Franzosen bis an den Rhein zurück, und General Macdonald mußte die in Neapel stehenden Truppen bis auf Besatzungen in den Befestigungen von St. Elmo, Capua und Gaëta abberufen, so daß die junge Republik jetzt auf ihre eigene Kraft angewiesen war.

Um den Ausschreitungen des Pöbels entgegenzutreten, hatten sich der Adel und die vermögenden Grundbesitzer zusammengethan und ein Regierungsdirektorium von fünf Personen gebildet, die sich in die ausführende Gewalt theilten. Infolge dessen fühlten die Gutgesinnten allmälig wieder festen Boden unter den Füßen, und man begann die wiederkehrende Ordnung mit Freuden zu begrüßen. Selbst der Hof schien sich in die neugeschaffene Lage hineinzufinden und der Republik nicht feindlich gegenübertreten zu wollen, zu deren Kräftigung sich alle guten Elemente zusammenschaarten. Sie hatte jedoch einen Feind in einem Theile des Landvolks, namentlich in Calabrien und den Abruzzen, deren wilde Bewohner sie haßten, weil die Republikaner die Fahne der Ausländer willkommen geheißen hatten

Ein Pfarrer sammelte diese unruhigen Elemente, die nicht zum geringen Theile aus Banditen bestanden, entflammte ihren religiösen Fanatismus gegen die Städte und schrieb, als er sich den nothwendigen Einfluß über sie verschafft, an den König, um ihm diese Leute zur Wiedergewinnung seines Thrones zur Verfügung zu stellen. Der König erwartete

jedoch seine etwaige Wiedereinsetzung nicht von den eigenen Kräften, sondern nur von der Hülfe des Auslandes und die Königin war so gebrochen und leidend, daß sie sich nicht mehr um Staatsgeschäfte bekümmerte. Der Antrag des Pfarrers fand deshalb am Hofe in Palermo keine günstige Aufnahme. Dagegen erfaßte der Generalvikar des Königreiches, Cardinal Ruffo, die Idee mit Lebhaftigkeit, gewann Actons Einverständniß und ging von Messina nach dem Festlande, um dort zur Wiedergewinnung des Thrones eine christliche Armée zu bilden, die sich aus Bauern, Deserteuren, Bagnosträflingen Banditen und anderen unsauberen Elementen zusammensetzte und sich so schnell vergrößerte, daß Ruffo in kurzer Zeit Herr ganz Calabriens wurde. Nach Zuzug von weiteren Verstärkungen regulärer Truppen aus Sicilien nahm der Cardinal eine Stadt und Festung nach der andern, und im Laufe weniger Wochen war die neue Republik fast nur noch auf die Stadt Neapel beschränkt.

Nelson, der während der ganzen Zeit auf Wunsch des Königs und vor Allem durch die Fesseln Lady Hamiltons zurückgehalten war, beschloß nun auf deren Bitten mit seinen Schiffen nach Neapel zu gehen und die Belagerer zu unterstützen. „Lieber Lord," schrieb Letztere ihm, „ich habe gestern den Abend bei der Königin verbracht; sie ist sehr unglücklich. Sie sagt, das Volk sei der Sache des Königs sehr zugethan, aber nur Ihre Flotte vermöge Ruhe und Unterwerfung wieder herzustellen. Thun Sie um Gottes Willen, was die Königin von Ihnen erbittet. Wir gehen mit Ihnen, wenn Sie uns aufnehmen wollen. Sir William ist krank, ich befinde mich auch nicht wohl und die Reise wird uns gut thun."

Da sich Nelson nicht von Lady Hamilton zu trennen brauchte, war er sofort bereit nach Neapel zu gehen, nahm sicilianische Truppen an Bord, wurde jedoch durch eintreffende unangenehme Nachrichten vorläufig zurückgehalten. Es war dem französischen Admiral Bruix gelungen, mit 24 Linienschiffen während eines Nebels das blockirte Brest zu verlassen

und ebenso war er glücklich bei dem vor Cadix liegenden englischen Geschwader unter Lord Keith vorbeigekommen. Als Letzterer davon erfuhr, setzte er den Franzosen sofort nach; dadurch wurde jedoch Cadix frei und die bis dahin dort festgehaltene spanische Flotte von 17 Linienschiffen lief aus.

Lord Keith, dem von dem schwer erkrankten Graf St. Vincent der Oberbefehl über die Mittelmeerflotte übertragen war, schickte zunächst Nelson 4 Linienschiffe unter Admiral Duckworth, um ihn vor einer Ueberrumpelung durch die Franzosen zu schützen. Nelson selbst hatte auf die erste Nachricht die Blockadeschiffe von Malta unter Kapitän Ball, sowie 4 Linienschiffe unter Troubridge an sich gezogen, durch welchen letzteren die Inseln im Meerbusen von Neapel unter die Botmäßigkeit des Königs zurückgeführt waren. Duckworth kam gerade an, als Nelson segeln wollte. Durch ihn erfuhr er von der drohenden Nähe der französischen Flotte, hielt es darnach für nöthig, mit seiner jetzt auf 16 Linienschiffe angewachsenen Macht den Franzosen entgegenzutreten und begann vor Maritimo zu kreuzen. Dies währte jedoch kaum 8 Tage. Die in Neapel belagerten Republikaner hatten einen siegreichen Ausfall gemacht, wodurch Cardinal Ruffo in eine sehr bedenkliche Lage gerathen war. Lady Hamilton und Minister Acton bestürmten deshalb Nelson im Namen des Hofes abermals mit Bitten, nach Neapel zu gehen. Er war schwach genug nachzugeben und segelte am 21. Juni auf dem „Foudroyant" mit dem Geschwader nach Neapel, indem er Sir William und Lady Hamilton mit sich nahm.

Der Erfolg der Belagerten in der Nacht des 18. hatte jedoch auf Cardinal Ruffo einen so nachhaltigen Eindruck gemacht, daß er, umsomehr als ihm auch das mögliche Erscheinen der französischen Flotte große Besorgniß einflößte, es für gerathen hielt, den Belagerten eine Kapitulation unter verhältnißmäßig günstigen Bedingungen anzubieten, die

am 22. Juni angenommen und abgeschlossen wurde. Im Namen des Königs von Neapel unterzeichnete sie der Generalvikar des Königreiches Ruffo, für die von Corfu gekommenen russischen und türkischen Hülfstruppen der sie befehligende Cavaliere Micheraux, im Namen Frankreichs und der Parthenopäischen Republik der französische Kommandant von St. Elmo, von Seiten Englands endlich der Befehlshaber der englischen Seestreitkräfte im Meerbusen von Neapel, Kapitän Foote vom „Seahorse", der in die Stelle des abberufenen Kapitän Troubridge und in dessen Vollmachten eingetreten war. Nach dieser Kapitulation sollte die Besatzung des Forts freien Abzug mit allen kriegerischen Ehren erhalten und auf Schiffen sicher nach Toulon gebracht werden. Allen Republikanern dagegen wurde Sicherheit der Person und des Besitzes gewährleistet und diese Bedingungen sollten sich auf alle seit Beginn der Feindseligkeiten gemachten Gefangenen erstrecken.

Bereits wehten auf den Forts und auf dem „Seahorse" Parlamentärflaggen und die gegenseitigen Geiseln waren ausgewechselt, da erschien Nelson mit seiner Flotte, annullirte ohne Weiteres den Vertrag und verlangte unbedingte Unterwerfung der Rebellen. Vergebens protestirte Cardinal Ruffo gegen diesen Befehl und ließ sich weder durch die von Nelson noch von Sir William und Lady Hamilton, welche Beide an dieser Konferenz Theil nahmen, vorgebrachten Gegengründe von der Berechtigung desselben überzeugen. Ebenso vergebens legte Kapitän Foote dagegen Verwahrung ein, daß sein den Republikanern gegebenes Wort gebrochen würde, durch welches er mit vollem Fug und Recht seine und Englands Ehre für Ausführung der Kapitulationsverhandlungen verpfändet habe — Nelson schickte den unbequemen Mahner seines Gewissens ebenso ohne Weiteres fort, wie er es vor nicht langer Zeit mit seinem Stiefsohn gethan und sah sein, alle Gesetze der Ehre und Menschlichkeit verletzendes Verfahren durch den Beifall Lady Hamiltons als vollständig gerechtfertigt an.

Auf die unwürdigste Weise wurden die unglücklichen Republikaner im Vertrauen auf die abgeschlossene Kapitulation durch Nelson aus dem Fort St. Elmo gelockt. Sie verließen dasselbe mit allen Kriegsehren, legten am Ufer ihre Waffen nieder und bestiegen die Boote, um sich auf die für ihre Ueberführung nach Toulon bereit liegenden 14 Schiffe zu begeben. Aber man brachte sie nicht an Bord, sondern Nelson überlieferte sie der Rache des neapolitanischen Hofes, dessen elende Regierungspolitik er bis vor nicht langer Zeit nicht scharf genug hatte verurtheilen können.

Verschiedene englische Geschichtsschreiber haben Nelsons schmachvolles Benehmen in dieser Angelegenheit entweder mit Schweigen übergangen oder dasselbe zu beschönigen gesucht. Nur Einer, der als Dichter, Historiker und Biograph gleich hoch stehende Southey hat den Muth gehabt, diese Handlung mit dem Namen zu bezeichen, wie die sein ganzes „Leben Nelsons" durchwehende Objektivität und Wahrheitsliebe es verlangt. Er sagt: „Eine beklagenswerthe That, ein Flecken auf dem Andenken Nelsons und der Ehre Englands. Ihn zu bemänteln würde vergeblich, ihn zu rechtfertigen verwerflich sein. Für Jemand, der sich nicht zum Theilhaber der Schuld machen will, giebt es keinen anderen Ausweg, als der entehrenden That mit Schmerz und Scham zu gedenken."

Damit aber nicht genug heftete Nelson seinem Ruhme noch einen andern unauslöschlichen Makel an. Fürst Francesko Carracciola, einer der angesehensten Familien Neapels angehörig, ein Mann in den sechziger Jahren und Admiral, den eine 40 jährige treue Dienstleistung der Gnade des Königs besonders empfahl, welcher im Jahre 1795 der von ihrer Admiralität bei St. Fiorenzo vergessenen englischen Flotte zwei neapolitanische Linienschiffe zugeführt, mit Nelson gedient und sich die Zuneigung und Achtung aller englischen Kapitäne in hohem Grade erworben hatte, befand sich unter den Kapitulanten. Als damals der König nach Palermo floh, begleitete

Carracciola den Hof dorthin, bat jedoch um die Erlaubniß, nach Neapel zurückkehren zu dürfen, da ihn sonst ein Edikt der revolutionären Regierung mit Wegnahme seiner Güter bedrohte. Er erhielt diese Erlaubniß, allerdings mit der Warnung des Königs, sich nicht in Politik zu mischen, da er, der König, jedenfalls wieder in den Besitz seines Thrones kommen werde. Carracciola selbst hatte gewiß die Absicht, sich dem Parteigetriebe fern zu halten, aber inmitten einer solchen Bewegung stehend, war es nur zu leicht erklärlich, daß die Republikaner auf die Dienste eines so angesehenen Mannes nicht verzichten wollten und er unter der Drohung, ihn sonst als gemeinen Soldaten einzustellen, gegen seinen Willen gezwungen wurde, die Leitung des geringen Theils der neapolitanischen Marine zu übernehmen, der bei der Flucht des Königs nicht mitgenommen oder auf Nelsons Befehl verbrannt war.

Als er die Ueberzeugung gewann, daß Neapel fallen müsse, wandte er sich an den Kardinal Ruffo, um dessen Fürsprache beim Könige zu erlangen. Da er hierauf keine bestimmte Antwort erhielt und den rachsüchtigen Charakter des sicilischen Hofes zu gut kannte, so entfloh er, wurde jedoch durch seinen Bedienten verrathen und eines Morgens wie ein gemeiner Verbrecher mit auf den Rücken gebundenen Händen auf Nelsons Schiff gebracht.

Der Flaggkapitän Hardy ließ ihn zwar sogleich losbinden und ihn achtungsvoll behandeln, Nelson befahl jedoch sofort den Zusammentritt eines Kriegsgerichtes an Bord des „Foudroyant", um ihn abzuurtheilen. Dies Gericht bestand aus neapolitanischen Offizieren unter Vorsitz des neapolitanischen Kommodore Grafen Thurn, der Carracciola persönlich feindlich gesinnt war und die neapolitanische Fregatte „Minerva" befehligte. Bereits Mittags 12 Uhr war der unglückliche Greis zum Tode durch den Strang verurtheilt. Nelson bestätigte nicht nur den Spruch, sondern befahl auch, ihn um fünf Uhr auf der „Minerva" zu vollziehen, den Leichnam

bis Sonnenuntergang an der Raa hängen zu lassen und ihn dann in das Meer zu werfen.

Carracciola bat den Lieutenant Parkinson, dem er zur Bewachung übergeben war, Nelson um eine zweite Untersuchung anzugehen, weil Graf Thurn sein offenkundiger Feind sei, doch war die Bitte vergebens. Unter dem hinfälligen Vorwande, daß der Gefangene in aller Form Rechtens von neapolitanischen Offizieren verhört sei, behauptete Nelson nicht einschreiten zu können, während er doch das Kriegsgericht und die Hinrichtung befohlen hatte und mithin ebenso gut eine zweite Untersuchung anordnen oder Gnade üben konnte. Der alte Mann flehte dann darum, wenigstens erschossen zu werden, und als Nelson dem dies meldenden Lieutenant nur mit Heftigkeit befahl, zu gehen und seine Pflicht zu thun, fragte der bedauernswerthe Verurtheilte seinen Wächter, ob er nicht glaube, daß eine Fürbitte bei Lady Hamilton ihm nutzen könne. Auch darauf ging der mitleidige Parkinson ein, aber er suchte Nelsons grausame Geliebte vergebens. Sie befand sich an Bord, hatte sich aber eingeschlossen und war nirgends zu finden. Dagegen war sie herzensroh genug, um bei der Hinrichtung gegenwärtig zu sein. Die letztere fand in der befohlenen Weise auf der unter den Kanonen des „Foudroyant" liegenden „Minerva" statt und mit Sonnenuntergang wurde der an den Füßen mit Kugeln beschwerte Leichnam eine weite Strecke von den Schiffen in das Meer versenkt. Graf Thurn machte nachstehende schriftliche Meldung über das Geschehene. „Sr. Excellenz Admiral Lord Nelson wird gehorsamst mitgetheilt, daß das Urtheil in der von ihm befohlenen Weise an Francesko Carracciola ausgeführt worden ist." Liegt in diesen Worten nicht klar ausgesprochen, daß Nelson allein die Verantwortung für den ganzen Vorgang trug? Lamartine in seinem „Nelson" stellt den Verlauf folgendermaßen dar: „Carracciola erschien vor seinen Richtern. Er bat darum, die Rechtfertigungsschriften für seine Unschuld und die Zeugnisse für sein Verhalten während der Abwesenheit des

Königs aus Neapel beibringen zu dürfen. Die Richter fanden dies Verlangen begründet und setzten Nelson davon in Kenntniß; er befahl jedoch ohne Verzug das Urtheil zu sprechen. Die Richter gehorchten und ihr Spruch lautete auf „Ewige Verbannung". Als Nelson dieses Urtheil mitgetheilt wurde, befahl er kategorisch, statt „Verbannung" das Wort „Tod" zu setzen."

Man muß Lamartine die Verantwortung für diese Darstellung lassen, die Nelson einfach zum Mörder stempeln würde, weil er den Spruch des Gerichtes umstieß. Jedenfalls spricht aber der Wortlaut von Graf Thurns Meldung eher für als gegen jene. Ebenso kann man irre werden an Nelson, wenn man folgende Notiz in seinem Tagebuch liest, mit der er die schreckliche Scene erledigte „Sonnabend den 29. Juni 1799. Schwache Briese, bedeckte Luft. Portugiesisches Linienschiff „La Rainha" und Brigg „Balloon" ankerten auf der Rhede. Ein Kriegsgericht zusammen berufen. Francesko Carracciola verhört, verurtheilt und an Bord der neapolitonischen Fregatte „Minerva" gehängt."

Southey's Ansicht über Nelsons Verfahren in dieser unglücklichen Angelegenheit ist kaum weniger verdammend als die Lamartines. „Ein gewissenhafter Geschichtsschreiber" sagt er, „ist gezwungen Nelsons Verhalten auf das Strengste zu verurtheilen. Hatte er die Ermächtigung des Königs von Neapel, so zu handeln, wie er that? Und wenn es der Fall war, weshalb stützte er sich nicht auf diese Ermächtigung und wies sie vor? Wenn aber nicht, weshalb beeilte er den Prozeß in solcher Weise? Weshalb wurde das ganze Verfahren so überstürzt, daß es dem Gefangenen unmöglich war, seine Unschuld zu beweisen und namentkich darzuthun, daß, wenn er den von ihm bekleideten Posten nicht angenommen hätte, er zwangsweise als gemeiner Soldat eingestellt wäre? Warum wurde die von ihm erbetene Untersuchung abgelehnt, da es doch bekannt war, daß der Präsident des Kriegsgerichts sein persönlicher Gegner war? Weshalb endlich wurde die

Hinrichtung so beschleunigt, daß ein Gnadengesuch ausgeschlossen war? Unzweifelhaft glaubte Nelson für sich selbst streng gerecht zu verfahren, allen Andern aber war es klar, daß er durch eine unselige Leidenschaft verblendet wurde, die jetzt zum zweiten Male seinen öffentlichen Charakter unauslöschlich brandmarkte."

Es ist dem nichts hinzuzufügen. Southey's Urtheil ist gerecht und die grausame, ja man muß es aussprechen, verbrecherische Handlungsweise steht mit Nelsons sonstigen wohlwollenden milden und menschenfreundlichen Charakter, von dem er so oft während seines Lebens die sprechendsten Beweise gab und durch den er sich die Liebe und Verehrung aller seiner Untergebenen gewann, in so unbegreiflichem Widerspruch, daß sie gar nicht anders, als durch den dämonischen Einfluß der Lady Hamilton zu erklären ist. Grade um jene Zeit hatte Nelson es selbst erkannt, daß diese Frau sein häusliches Glück vernichtete, ihm den Frieden seiner Seele nahm und ihn in eine wilde düstre Stimmung trieb, die ihn mit sich selbst zerfallen ließ und seine guten Eigenschaften durch unedle Gefühle zu verdrängen suchte. Es ist nicht schwer, aus seinen damaligen Briefen vielfache Beweise dieses Zwiespalts in seinem Innern zu finden, und daraus zu entnehmen, daß er zwar dagegen anzukämpfen versuchte, aber nicht mit dem Ernst, der Energie und Ausdauer, die in allen andern Sachen ihm eigen war und es ist deshalb erklärlich, daß sein besseres Selbst in dem Kampfe unterlag.

Einige Wochen später befand sich der König auf dem „Foudroyant", als ein Fischer bleich und verstört mit der Nachricht an Bord kam, Carracciola sei vom Meeresgrunde aufgetaucht und schwimme mit dem halben Körper über Wasser ragend, so schnell wie möglich auf Neapel zu. Man belachte die Erzählung als ein Märchen und Nelson ging, da der König bei dem schönen Wetter eine kleine Fahrt zu machen wünschte, mit seinem Schiffe in See. Doch kaum war man einige Tausend Schritt weit gekommen, da erblickte

man wirklich einen in aufrechter Stellung entgegenschwimmenden Körper. Es war der Leichnam Carracciola's, von den in ihm entwickelten Gasen an die Oberfläche getrieben und von den Kugeln aufrecht erhalten. Das Meer gab seinen Todten wieder. Bleich und von abergläubischer Furcht erfüllt, starrte der König auf die Erscheinung. Nachdem er sich etwas von seinem Schrecken erholt, befahl er den Leichnam an das Ufer zu bringen und ihm dort ein ehrliches Begräbniß zu geben.

Es ist nicht berichtet, welchen Eindruck das schreckliche Schauspiel auf Nelson gemacht hat, aber sollte nicht bittere Reue sein Herz ergriffen haben beim Anblicke des von ihm so schändlich Verrathenen?

In England wurde Nelsons Handlungsweise zwar vom ersten Lord der Admiralität, Lord Spencer, öffentlich in Schutz genommen und er nannte es „ebenso rein und redlich, wie der Erfolg seiner Maßregel vollständig gewesen sei", aber wenn dies bewies, daß überhaupt eine Vertheidigung schon damals nöthig war, als ganz England noch unter dem berauschenden Einflusse des großartigen Sieges von Abukir stand, so hatten andererseits auch Parlamentsmitglieder den Muth der Wahrheit, eine solche laxe Moral scharf zu verurtheilen. Als nach Nelsons Vorgange mit Carracciola in Neapel die schrecklichste Reaktion hereinbrach, der elende Hof seinem Racheburst ungehindert freien Lauf ließ und ohne Rücksicht auf Alter, Geschlecht und Charakter, grausamer noch als der Convent in Paris, Tausende und aber Tausende hinschlachtete, da brachte der Abgeordnete Fox diese Ausschreitungen einer blutigen Legitimität auch im Parlamente zur Sprache und brandmarkte sie öffentlich als eine Schmach und einen Treubruch, der in den Annalen des Krieges ohne Gleichen dastehe und auch die englische Flagge beschmutzt habe.

Die festen Schlösser von St. Elmo, Capua und Gaeta blieben inzwischen noch in den Händen der Franzosen und Nelson mußte sie durch seinen tapferen Freund Troubridge

mit den Flottenmannschaften regelrecht belagern lassen, um sie zu Fall zu bringen. Während dieser Zeit empfing er von Lord Keith die Nachricht, daß die französische und spanische Flotte sich in Kartagena vereinigt hatten, und zugleich den Befehl, mit seiner ganzen Macht zur Deckung von Minorka abzugehen. Nelson hielt jedoch die Wiedereroberung des Königreiches beider Sicilien für wichtiger und hatte wieder den „politischen Muth", seinem Oberbefehlshaber nicht zu gehorchen, sondern nur einen kleinen Theil seiner Flotte unter Admiral Duckworth nach Minorka zu entsenden. Er schrieb dabei, er sei sich der Folgen seines Ungehorsams für sich selbst wohl bewußt, nehme aber die volle Verantwortung auf sich. Die Ereignisse gaben ihm Recht, wie er jedesmal Glück hatte, wenn er den Befehlen seiner Vorgesetzten entgegenhandelte und dadurch Erfolge erzielte; so war es bei Cap Vincent, hier und später bei Kopenhagen. Minorka wurde nicht von den Franzosen angegriffen, dagegen gelang es Troubridge, die noch in feindlichen Händen befindliche esten Plätze zu erobern und damit die letzten Franzosen aus dem ganzen Königreiche Neapel zu vertreiben. Trotzdem erhielt Nelson diesmal wegen seiner Unbotmäßigkeit von der Admiralität einen scharfen Verweis, aus dem er sich freilich nicht viel machte.

Während dieser langen Zeit lag er mit dem „Foudroyant" beständig vor Neapel und der König verweilte fünf Wochen an Bord dieses Schiffes, um auf ihm förmlich Hof zu halten und die Huldigungen der Lazzaroni, seiner getreuen Unterthanen, entgegenzunehmen. Man weiß nicht, ob man es niedrige Heuchelei oder unbegreifliche Verblendung nennen soll, wenn Nelson jetzt an Lord Keith schrieb: „Man kann nicht ohne Rührung die Freude mit ansehen, die das neapolitanische Volk an den Tag legt. Man muß diese Jubelrufe hören, womit Jedermann seinen ‚Vater' begrüßt, denn einen anderen Namen hat man nicht mehr für den König . . . . Alles geht Gott sei Dank gut. Dieses Land soll jetzt glück-

licher werden als je, das ist der innigste Wunsch Ihrer Majestäten." — Und wie bethätigten Ihre Majestäten diese Wünsche? Vierzigtausend Menschen standen auf der Proskriptionsliste, die Lazzaroni waren die Herren in Neapel. Unter dem Vorwande, Jakobiner zu suchen, wurden von ihnen die Häuser erbrochen geplündert und die unglücklichen Verdächtigen entweder in die Gefängnisse geschleppt oder unter den entsetzlichsten Qualen zu Tode gemartert.

Der ehrliche Troubridge ließ sich nicht durch solche falschen Vorspiegelungen täuschen. Er war ein gerader biederer Charakter, nannte die Dinge bei ihrem rechten Namen und machte auch Nelson gegenüber aus seinen Gesinnungen kein Hehl Als Letzterer mit dem Hofe und Lady Hamilton nach Palermo zurückkehrte, wo eine Festlichkeit die andere jagte, während Neapel in Blut schwamm, schrieb er ihm: „Mir graut, mein Lord, vor allen diesen Festen in Palermo. Ich bin sicher, daß Ihre Gesundheit dabei Schaden leiden wird. Dem Könige würde es besser anstehen, eine gute Regierung anzuordnen, aber Alles muß den Vergnügungen weichen. Das in Palermo verschleuderte Geld erregt hier Unzufriedenheit. Der König ist von Dieben umgeben und Keiner hat Ehre genug im Leibe, ihm die Wahrheit zu entdecken. Weshalb wollen Sie Ihre Gesundheit und alles Andere diesem jämmerlichen Hofe aufopfern? Ich hoffe, daß der Krieg bald ein Ende nimmt und daß der Friede, wenn er uns aus dieser Höhle der Laster und Schändlichkeiten gerissen hat, uns das Lächeln unserer Landsmänninnen wieder erblicken läßt. Sie wissen nur die Hälfte von dem, was vorgeht, und noch nicht die Hälfte von dem, was darüber gesprochen wird. Ach wüßten Sie, wie leid es allen Ihren Freunden um Ihretwillen thut, Sie würden gewiß diesen nächtlichen Festen ein Ende machen. Ich bitte Sie inständigst, verlassen Sie dieses Land. Vermöchte doch meine Feder meine Empfindungen auszudrücken, dann würden Sie meinen Bitten und Vorstellungen gewiß Gehör schenken. Ich

wiederhole Ihnen, Mylord, nur meine große Hochachtung vor Ihrem Charakter giebt mir den Muth, auf diese Weise Ihren Unwillen zu erregen, aber in Wahrheit, das Interesse meines Vaterlandes nöthigt mich dazu. Ich verwünsche den Tag, an dem wir in die Dienste dieser neapolitanischen Regierung getreten sind. Wir haben einen guten Namen zu verlieren, Mylord, diese Leute aber nicht. Unser Vaterland ist allerdings gerecht, aber es ist auch streng und ich sehe, daß wir bald wieder verlieren werden, was wir in seiner Achtung gewonnen haben."

Aber diese wahrhaft edlen und zugleich rührenden Mahnworte des getreuen Eckard, der ebenso muthig dem Freunde die ungeschminkte Wahrheit zu sagen wagte, wie er tapfer dem Feinde entgegenging, halfen nichts. Nelson blieb taub gegen sie.

Nachdem das Königreich Neapel durch die Engländer von allen Franzosen befreit war, säumte Ferdinand IV. nicht, Nelson seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen. Er machte ihn zum Herzog von Bronte und schenkte ihm die gleichnamige Domäne, mit der ein ungefähres Einkommen von 3000 £ verbunden war. Dazu fügte er außerdem noch einen Säbel mit Diamantgriff, den er bei seiner Thronbesteigung von seinem Vater Karl III. von Spanien erhalten hatte.

Nelson zögerte eine Zeitlang, den Herzogstitel anzunehmen, ließ sich aber dazu bewegen, als der König ihm sagte, daß er seine eigene Ehre zu hoch anschlage, wenn er beharrlich das verweigere, was König und Königin zur Erhaltung der ihrigen unumgänglich nöthig erachteten und als Lady Hamilton ihn kniefällig darum bat. Das besondere Wohlgefallen jedoch, das er später an dem Titel eines Herzogs von Bronte fand, ließ darauf schließen, daß sein anfängliches Sträuben nicht so ernst gewesen sein kann.

Mit der Vertreibung der Franzosen aus dem Königreich Neapel hielt Nelson seine Aufgabe dort jedoch noch nicht für

beendet. Er mußte jene auch aus Rom verjagen, um ganz Italien zu befreien, da Suwarow sie im Norden vor sich hertrieb. Er forderte deshalb vom General Erskine auf Minorka 1200 Mann, doch machte dieser zu viel Schwierigkeiten und scheute die Verantwortung. Nelson unternahm das Werk deshalb mit der Flotte allein; wieder war es Troubridge, der mit seinen Seeleuten ohne Blutvergießen die Feinde zur Kapitulation zwang und bald wehte auf dem Kapitol die englische Fahne.

Nelson richtete nun sein Augenmerk auf Malta, auf dem sich die französische Garnison von 5000 Mann noch immer hielt und wo sich der blockirende Kapitän Ball mit seinem kleinen Geschwader in einer höchst kritischen Lage befand. Den Franzosen standen nur 500 englische und portugiesische Seesoldaten sowie 1500 bewaffnete maltesische Landleute gegenüber, die nichts Ernstliches unternehmen konnten und eine geringe Verstärkung der Franzosen hätte diesen unbedingt die ganze Insel wieder überliefern müssen. Auch hier scheiterte die Forderung von Belagerungstruppen an der Unschlüssigkeit des Generals Erskine auf Minorka. Einmal glaubte er ohne Ordre des Oberbefehlshabers General Fox, der sich aber in England befand, nichts unternehmen zu dürfen, andererseits hielt er die ihm zur Verfügung stehenden Truppen für zu schwach und Nelson war außer sich über eine solche Engherzigkeit, die allerdings mit seinem eigenen Charakter in schroffem Gegensatze stand. Er machte seinen Gefühlen in einem Briefe an seinen langjährigen Freund und Gönner, den Herzog von Clarence, Luft. „Mein Herz bricht beinahe." schrieb er. „Wenn der Feind Verstärkung bekommt, ist Malta für uns verloren. Daß ein Offizier nie und zu keinen Zwecken von seiner Instruktion abweichen dürfe, kann ich nicht begreifen, da die Umstände im Kriege so oft wechseln, aber ich finde Wenige, die so denken, wie ich. Den Befehlen zu gehorchen gilt für das Höchste. Meinem Könige zu dienen und die Franzosen zu vernichten, betrachte ich aber als die

höchste Ordre von allen, aus der alle anderen unwesentlicheren hervorgehen und wenn eine der letzteren jener obersten widerstreitet — denn wer kann bei so großen Entfernungen für das Gegentheil stehen — so gehorche ich dem höchsten Befehle, welcher lautet: ‚Nieder mit den verdammten französischen Schurken!‘ Mein Blut kocht bei dem bloßen Namen eines Franzosen.“

Endlich kam General Fox auf Minorka an und entsandte Oberst Graham mit einer geringen Streitmacht nach Malta, aber bei den fehlenden Geldmitteln kam die so lange verzögerte Expedition nur dadurch zur Ausführung, daß Troubridge aus seinen eigenen Mitteln 15 000 Piaster vorstreckte und Nelson zur Deckung etwaiger weiterer Kosten seine Domäne Bronte für 6600 £ verpfändete. Troubridge befehligte die Unternehmung, während Nelson es vorzog, bei Lady Hamilton in Palermo zurückzubleiben. Ersterer gerieth jedoch nach seiner Ankunft auf Malta in eine überaus peinliche Lage. Während er für die Beschaffung des Proviants für die Belagerer mit Sicherheit auf die neapolitanische Regierung gerechnet hatte, für welche ja auch die Insel erobert werden sollte, ließ sie ihn vollständig in Stich, und Nelson wurde durch Lady Hamilton so bestrickt, daß er gegen die Fehler des Hofes blind und in dieser Beziehung geradezu unzurechnungsfähig war.

Das schrecklichste Elend herrschte auf Malta. 30 000 Menschen waren nahe am Verhungern, weil die neapolitanische Regierung weder selbst Getreide schickte noch das von ihr gegebene Getreideausfuhrverbot aufheben wollte. Troubridge sandte Briefe über Briefe an Nelson und klagte in den stärksten Ausdrücken die Regierung an, die alles Unglück verschulde „Dulden Sie nicht, daß die Schande ihres Benehmens uns treffe.“ schrieb er. „Was mich betrifft, ich betrachte die Neapolitaner als unsere arglistigsten Feinde; jede Stunde zeigt mir ihre Ehrlosigkeit und Zweizüngigkeit. Ich bitte Eure Lordschaft auf das Dringendste, vorsichtig zu sein, mit

Ihrer edlen offenen Handlungsweise wird Mißbrauch getrieben werden. Das Ganze muß auf Sie zurück fallen."

Durch diesen Brief wurde Nelson wirklich einen Augenblick aus seiner unerklärlichen Sorglosigkeit aufgerüttelt und ersuchte erschreckt den Hof um sofortige Entsendung von Geld und Getreide, um die Malteser vom Hungertode zu retten. Eine kleine Unterstützung wurde auch wirklich unter dem Vorwande zugesagt, daß Armuth nicht mehr zu geben gestatte, aber obwohl Nelson nach Troubridge's letztem Briefe äußerte, die Angst vor der drohenden Katastrophe habe seinen Geist für immer gebrochen, beruhigte er sich bei den gegebenen Versprechungen, anstatt die Aufhebung des Getreideausfuhrverbotes gebieterisch zu fordern

Man steht hier vor einem psychologischen Räthsel und fragt sich vergebens, wie war es möglich, daß ein Mann von der geistigen Kraft Nelsons durch seine Leidenschaft für ein zwar schönes und verschlagenes aber ehrloses Weib, seine eigene Ehre, seinen Ruhm und seinen guten Namen auf das Spiel setzen, daß er die Pflicht gegen sich selbst, gegen sein Vaterland und die Menschheit überhaupt so gänzlich vergessen konnte! Er hatte die Macht, das furchtbare Unglück abzuwenden und er that es nicht; eine einzige energische Drohung hätte den Hof gezwungen, seine Schuldigkeit zu thun und er sprach sie nicht aus. Wenn die Katastrophe eintrat und viele Tausende Menschen eines elenden Todes starben, so hatte lediglich er sie auf dem Gewissen. Alles dies war ihm bekannt, und während jene Tausende hungerten, feierte er mit dem Hofe und Lady Hamilton Feste über Feste in Palermo. Wie will man so etwas erklären? Entweder muß man Nelson als Mensch tief verachten und dagegen sträubt sich das Gefühl, wenn man seinen ganzen Lebensweg bis zur Ankunft in Neapel überschaut, der uns Bewunderung nicht allein für den Helden, sondern auch für den Menschen Nelson abzwingt; oder man muß zu seiner Entschuldigung annehmen, daß nicht allein Lady Hamiltons

Liebeszauber eine so verderbliche Wandlung seines Charakters schuf, sondern daß die Wirkung jener Kartätschkugel, die bei Abukir seinen Kopf traf, zeitweise seinen Geist verwirrte oder wenigstens sein klares Denken beeinträchtigte. Das Interesse für einen so großen Mann, der so Gewaltiges ausrichtete und uns offenbar wie ein Werkzeug der Vorsehung erscheint, um ihren Willen zum Besten der Menschheit auszuführen, läßt uns das Letztere als das Wahrscheinliche annehmen und an Stelle der Verachtung tiefes Mitleid treten, wenngleich die traurigen Thatsachen deshalb bestehen bleiben und sich nicht verwischen lassen.

Jene unheilvolle Katastrophe auf Malta wäre aber ganz bestimmt eingetreten, wenn nicht der die Insel blockirende Kapitän Ball das, was Nelson mit einem ernsten Worte veranlassen konnte, auf eigene Hand durch einen Gewaltakt herbeigeführt hätte. Als Hall einsah, daß alle Bitten nnd Vorstellungen vergebens waren und nichts vom neapolitanischen Hofe oder von Nelson zu erwarten sei, faßte er den kühnen Entschluß, seinen ersten Lieutenant mit einem Kriegsschiffe und dem Befehle nach Messina zu senden, sich aller dort liegenden Getreideschiffe zu bemächtigen und sie ohne Verzug nach der Insel zu führen.

Dieser energischen Handlungsweise war allein die Abwendung des drohenden Unheils zu danken und Malta ist dadurch Kapitän Ball zu ewigem Danke verpflichtet. Der neapolitanische Hof schwieg gänzlich zu dieser Maßregel. Den Feiglingen, aus denen er bestand, flößte sie nur Respekt ein; Nelson mußte sie mit Scham über das eigene Thun erfüllen. Er konnte sich aber noch einen andern Vorwurf machen. Während er in den Armen seiner Armide schwelgte und durch seine Flotte eine verrottete Regierung stützen ließ, die nur werth gewesen wäre, von der Erde zu verschwinden, überließ er andern, den gewaltigsten Feind Englands, Napoleon, in Aegypten zu überwachen. Anstatt wie er zuerst beabsichtigte, die gesammten französischen Transportschiffe in

Alexandria zu zerstören und dann den Türken gegen den gemeinsamen Feind wirksam zu helfen, begnügte er sich, die Dinge in Aegypten gehen zu lassen. Die Folge war, daß Napoleon sich dort häuslich einrichtete, das Land organisirte, als ob er eine dauernde Herrschaft in ihm aufrichten wollte, und im Frühjahr 1799 sogar nach Syrien vorging. Hier fand er allerdings einen energischen Widerstand an der Festung St. Jean d'Acre (Acca), die er als Stützpunkt für seine weiteren Operationen zu wählen gedachte. Dieselbe wurde von den Türken unter Achmed Pascha und von englischen Flottenmannschaften des Geschwaders unter Commodore Sir Sidney Smith so tapfer vertheidigt, daß Napoleon nach sehr großen Verlusten die am 17. März begonnen Belagerung nach zwei Monaten aufheben und nach Kairo zurückkehren mußte. Dagegen schlug er ein am 25. Juli bei Abukir gelandetes türkisches Heer gründlich, hielt es trotzdem aber nicht für angemessen, länger in Aegypten zu verweilen. Die Mißerfolge der französischen Waffen auf dem Festlande gegen die russisch-österreichische Coalition, so wie die durch schlechte Verwaltung des Direktoriums in Frankreich entstandene Uneinigkeit und Unzufriedenheit, ließen ihn den Entschluß fassen, dorthin zurückzukehren und seinen ehrgeizigen Plänen die Krone aufzusetzen, die er seinen Vertrauten durch die Worte andeutete „Frankreich will und gebraucht einen Herrn.“ Er fühlte den Willen und die Kraft in sich, dieser Herr zu werden. Der Mangel an Aufmerksamkeit seitens der englischen Blockadeflotte ermöglichte es ihm, seinen Vorsatz auszuführen. Am 21. August 1799 übergab er den Oberbefehl der Truppen an General Kleber, schiffte sich am 23. auf einer französischen Fregatte mit 500 Begleitern ein, landete unangefochten am 9. Oktober in Frejus und traf am 14. Oktober in Paris ein, um am 9. November das Direktorium zu stürzen und sich unter dem Titel eines ersten Konsuls zum unbeschränkten Herrscher Frankreichs zu machen,

während Nelsons Flotte der leidenschaftlichen und grausamen Politik des neapolitanischen Hofes Schergendienste leistete.

Im Februar 1800 war Admiral Keith mit seiner Flotte gekommen, um vor Malta zu kreuzen und Nelson mußte trotz seines inneren Widerstrebens, Lady Hamilton und Palermo zu verlassen, sich bequemen, seinem Oberbefehlshaber zu folgen. Auf dem Wege dorthin führte ihm ein glücklicher Zufall ein zum Entsatz Maltas bestimmtes französisches Geschwader entgegen, das aus dem von Abukir entkommenen Linienschiffe „Généreux", drei Fregatten und einer Korvette bestand. Ersteres und eine Fregatte wurden nach kurzem Kampfe genommen; die übrigen Fahrzeuge retteten sich durch Flucht, erreichten jedoch Malta nicht. Von der gesammten Abukirflotte blieben jetzt nur noch das Linienschiff „Guillaume Tell" und zwei Fregatten übrig, die im Hafen von La Valetta durch die Engländer scharf blockirt wurden.

Admiral Keith war genöthigt nach Genua zurückzukehren, um die Oesterreicher dort gegen Massena zu unterstützen und übertrug deshalb Nelson die Blockade von Malta. Diesen beherrschte seine unglückliche Leidenschaft jedoch in solchem Grade, daß es ihn mit Gewalt nach Palermo zurückzog. Unter steten Klagen über seinen schlechten Gesundheitszustand drang er unaufhörlich in Lord Keith, ihn nach Sicilien zurückkehren zu lassen, wogegen jener sich jedoch stets ablehnend verhielt. Trotz der entschiedenen Mißbilligung Lord Keith's, sowie trotz der eindringlichsten Bitten und Warnungen des treuen Troubridge, ging indessen Nelson im März nach Palermo ab, obwohl die Kapitulation Malta's vor der Thür stand. Während seiner Abwesenheit wurde der „Guillaume Tell", der zu entschlüpfen suchte, vom „Foudroyant" genommen. Nelson wußte sich jedoch darüber, daß er nicht selbst seinen Triumph von Abukir vervollständigte, leicht zu trösten. „Ich danke Gott" schrieb er Lord Keith, „daß ich diesem glorreichen Kampfe nicht beigewohnt habe, denn auch nicht das kleinste Blatt möchte ich den Lorbeeren dieser braven

Leute entreißen. Sie sind, und ich rühme mich dessen, meine Kinder. Sie dienten in meiner Schule und wir alle erlernten unsere fachliche Tüchtigkeit und unsern feurigen Eifer von dem großen und guten Graf St Vincent. Was eine Freude, welches Glück, daß jetzt unter meinen Befehlen und Anordnungen auch das letzte Linienschiff der Nilflotte genommen ist."

Selbst seinen Ehrgeiz besiegte die allgewaltige Neigung für Lady Hamilton.

Kurze Zeit darauf kapitulirte Malta und von den beiden Fregatten entkam nur eine als letzter Rest der Flotte, die Bonaparte nach Aegypten geführt. Nelson bat um die Erlaubniß nach England zurückkehren zu dürfen und machte dem ersten Lord der Admiralität kein Hehl daraus, daß er sich verletzt fühle, weil Lord Keith und nicht er den Oberbefehl im Mittelmeere erhalten habe, wozu er nach seinen Thaten sich völlig berechtigt glaubte. Auch Graf St. Vincent schrieb er in diesem Sinne und beharrte trotz dessen ernster Abmahnungen auf seinem Vorsatze.

Mindestens ebenso viel, wie verletztes Ehrgefühl, das überdem angesichts der bestehenden Anciennetätsverhältnisse keinerlei Berechtigung hatte, erklärt aber wohl der Umstand sein dringendes Verlangen der Rückkehr nach England, daß Sir William von seinem Gesandtschaftsposten abberufen war. Das skandalöse Verhältniß zwischen seiner Frau und Nelson, sowie seine unbegreifliche Duldung ja Vorschubleistung desselben, wurden auch in England in den höheren Kreisen auf das Schärfste verurtheilt und man sprach sich darüber so klar aus, daß die Regierung es für nöthig hielt, Sir William zu entfernen. Nelson erbat die Erlaubniß, mit Letzterem nach England reisen zu können Sie wurde zwar ertheilt, aber aus dem begleitenden Schreiben des ersten Lords der Admiralität mußte er bittere Wahrheiten hören: „Ich hätte gewünscht Mylord," hieß es darin, „daß Ihre Gesundheit Ihnen gestattete, im Mittelmeere zu bleiben. Ich glaube jedoch, und dies ist die Meinung aller Ihrer Freunde, daß

Sie dieselbe sicherer in England wieder herstellen werden, als wenn Sie in Unthätigkeit an einem fremden Hofe verweilen, wie angenehm Ihnen auch die Huldigungen und die Dankbarkeit, welche man Ihren Diensten dort widmet, sein mögen." Ist es glaublich, daß der stolze, leidenschaftlich erregte Nelson diesen herben Tadel und die in ihm liegende Demüthigung ohne Erwiderung hinnahm und dennoch die Reise mit Lady Hamilton machte?

Da kein Schiff entbehrt werden konnte, um ihn nach England zu bringen, segelte er Anfang Juni 1800 mit dem „Foudroyant" nur bis Livorno, um sich von dort über Land in seine Heimat zu begeben. Die Königin von Neapel, welche nach Wien wollte, schiffte sich mit ihm ein; ebenso Sir William und Lady Hamilton. Es ging über Wien nach Hamburg und von dort wieder zu Schiff nach Yarmouth. Seine Reise durch Deutschland brachte ihm überall die großartigsten Ovationen; der Empfang des Siegers von Abukir in England war aber ein wahrhaft begeisterter, und sein Weg von Yarmouth nach London gestaltete sich zu einem einzigen Triumphzuge. Die außerordentlichen und freiwilligen Kundgebungen eines dankbaren Volkes hätten auch seine ehrgeizigsten Wünsche befriedigen und ihn auf den Gipfel irdischen Glückes heben müssen, aber er war weit davon entfernt. Er empfand kein Glück, der Friede war aus seiner Brust gewichen und er mit sich selbst zerfallen.

Trotzdem ketteten ihn so unlösliche Bande an Lady Hamilton und sie hatte sein ganzes Sein so dämonisch gefangen genommen, daß er sich nicht entblödete, auch den letzten Rest von Scham und Manneswürde abzustreifen, seine edle reine Gattin und seinen alten ehrwürdigen Vater in Gegenwart jener Hetäre zu empfangen und sie unter demselben Dache mit ihnen wohnen zu lassen.

Wie er der lasterhaften Frau, die sein Leben vergiftet und seinen strahlenden Ruhmesschild für immer befleckt hatte, bereits den Sohn geopfert, so verstieß er ihretwegen jetzt die

einst so heiß geliebte Gattin, die ihm nur Glück und Freude bereitet. Das Einzige, was bei diesem traurigen Drama noch etwas zu seinen Gunsten sprechen kann, ist, daß er wenigstens muthig genug war, die alleinige Schuld auf sich zu nehmen. „Ich rufe Gott zum Zeugen," schrieb er ihr in dem Abschiedsbriefe, „daß nichts in Ihnen oder in Ihrem Benehmen ist, was ich anders wünschte."

Am 1. Januar 1801 wurde Nelson zum Vice-Admiral befördert und wenige Monate später eröffnete sich ihm wieder die kriegerische Laufbahn, um auf ihr neuen Ruhm zu ernten. Durch seine Siege und Thaten im Mittelmeer war Englands Selbstgefühl als Beherrscher des Meeres bedeutend gewachsen und gefestigt und mit ihm auch die von Alters her geübte Anmaßung wiedergekehrt, durch die es die Rechte der Neutralen und der Seemächte zweiten Ranges mißachtete und sich nicht scheute, sie rücksichtslos zu verletzen. Die schon während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges geplante und gegen Englands Alleinherrschaft zur See gerichtete bewaffnete Neutralität unter Rußlands Führung hatte sich jetzt zu einer wirklichen Koalition der drei nordischen Mächte gestaltet. Nach den von England eingezogenen Berichten war sie sehr drohend. Danach sollte die russische Seemacht 82, die Dänemarks 23 und die Schwedens 28 Linienschiffe betragen. Wenn dies nun auch sehr übertrieben war, Rußlands halbe Flotte als im mittelländischen und schwarzen Meere befindlich nicht in Betracht kommen konnte, und auch von dem Reste ein bedeutender Theil nur auf dem Papiere figurirte, so mußten die Engländer in der Ostsee doch immer auf eine gegnerische Macht von wenigstens 40 Linienschiffen rechnen, wenn die Verbündeten, wie es in ihrer Absicht lag, ihre Flotten auf der Newa bei Kronstadt vereinigten.

Im Februar 1801 wurde Graf St. Vincent zum obersten Lord der Admiralität berufen. Der erste Gedanke dieses energischen Mannes war, die geplante Vereinigung um jeden Preis zu hindern und der Koalition einen Schlag zu ver-

setzen, ehe jene stattfinden könne. Es wurde daher eine Flotte von 16 Linienschiffen, 4 Fregatten und einer Zahl Kanonenboote und Bombarden, im ganzen 51 Segel ausgerüstet, um nach Dänemark zu gehen und entweder dessen Rücktritt von dem Bündnisse zu erzwingen oder gegen dasselbe feindlich aufzutreten. Man stellte das Geschwader unter den Oberbefehl des Admirals Sir Hyde Parker und ernannte Nelson zum zweiten Befehlshaber, der auf dem „St. George“ von 98 Kanonen seine Flagge heißte. Es war ein milder Winter in der Ostsee gewesen und die Flotte lief deshalb schon am 12. März aus, um vor Kopenhagen zu erscheinen, sobald dort das Eis aufbrechen würde, während die Newa dann noch einige Wochen mit Eis bedeckt blieb.

Im Publikum war man unzufrieden damit, daß nicht Nelson an die Spitze der Ostseeflotte berufen wurde, und murrte. Die Regierung und vor Allem Graf St. Vincent selbst, der Nelson genau kannte, hatten es jedoch für nöthig befunden, einen Mann, der trotz des glänzendsten Muthes und größter Tapferkeit im Mittelmeer zu sehr auf eigene Hand Politik getrieben und seine Handlungen durch seltsame Launen hatte bestimmen lassen, bei einem Unternehmen von solcher Tragweite und Gefährlichkeit einem kühleren Kopfe unterzuordnen. Nelson selbst empfand dies Mißtrauen, ging aber dennoch auf seine Berufung ein, wenngleich er gegen Graf St. Vincent äußerte, unter solchen Umständen werde der bevorstehende Seezug wahrscheinlich sein letzter Dienst sein.

Am 18. März befand sich die englische Flotte auf der Höhe von Skagen und ankerte bald darauf am Eingange des Sundes, um zunächst einen diplomatischen Unterhändler, Vansittart, nach Kopenhagen vorauszusenden. Nelson war in seinem ungestümen Thatendrange mit diesem Verfahren durchaus nicht einverstanden. „Ich höre,“ schrieb er, „daß wir wahrscheinlich vor Schloß Kronenburg anstatt vor Kopenhagen ankern werden, welches letztere unseren Verhandlungen

einen gewichtigen Rückhalt geben müßte. Ein dänischer Minister würde sich zweimal besinnen, ehe er seinen Namen zum Kriege mit England unterzeichnete, wenn er gewärtig sein darf, im nächsten Augenblicke seine Flotte in Flammen und seine Hauptstadt in Trümmern zu sehen."

Er hatte vollkommen Recht. Wäre seine Ansicht durchgedrungen, so würde man die Dänen in fast vertheidigungslosem Zustande überrascht und ohne großes Blutvergießen den erstrebten Zweck erreicht haben. So aber benutzten die tapferen Gegner die ihnen durch fruchtlose Verhandlungen gewährte Zeit von fast 14 Tagen, um die umfassendsten Vertheidigungsanstalten zu treffen und die Engländer verdankten es dann nur einem Zusammentreffen von günstigen Umständen, daß jene die erhoffte Wirkung nicht hatten und Nelson nicht in gleiche Lage gerieth wie bei Teneriffa.

Sir Hyde Parker hegte zu Nelson größeres Vertrauen, als die englischen Minister und räumte ihm so viel Einfluß ein, daß nach Abbruch der Verhandlungen der Angriff nach seinen Vorschlägen unternommen wurde. Diese gingen dahin, durch den Sund vorzudringen und Kopenhagen selbst anzugreifen.

Südlich von dieser Stadt liegt die Insel Amack, ihr aber so nahe, daß beide durch Brücken mit einander verbunden sind. Oestlich von Kopenhagen, kaum zwei Seemeilen entfernt, erhebt sich die Insel Saltholm. Zwischen letzterer und Amack streicht eine Sandbank, der Mittelgrund, von Norden nach Süden und trennt das Fahrwasser in zwei Theile, in das östliche breitere Mitteltief und in das westliche schmalere Königstief. An seinem nördlichen Eingange biegt letzteres rechtwinkelig nach Westen ab und führt direkt wie ein Kanal nach Kopenhagen hinein. Auf der südlichen Seite dieses Kanals und der Spitze einer von Amack auslaufenden Sandbank ist ein Fort „Drei Kronen" erbaut, das sowohl die Einfahrt nach Kopenhagen wie den nördlichen Einlauf zum Königstief beherrscht. Dieses Fort war damals

mit 68 schweren Geschützen bewaffnet, zum kleineren Theile mit 24, zum größeren mit 36 Pfündern und außerdem mit einer 96 pfündigen Karronade, für jene Zeiten eine ungemein schwere Kanone und neue Geschützart. Sie trug ihren Namen nach ihrem Erfinder Carron und war erst seit einigen Jahren in Gebrauch gekommen, eine Art Haubitze mit cylindrischer Kammer und ohne Schildzapfen. Statt der letzteren diente eine unten in der Mitte des Rohres angegossene Oese, durch welche ein Querbolzen in der Laffette ging, um den sie sich in der Richtungslinie drehen konnte. Das Prinzip der Carronaden war, aus leichten und kurzen, deshalb auch leichter zu handhabenden Geschützen schwere Geschosse zu feuern. Weil sie jedoch bedeutend dünnere Rohrwände hatten als die gewöhnlichen Kanonen, konnte man bei ihnen nur kleine Pulverladungen (1/6 des Kugelgewichts statt 1/3 wie bei den gewöhnlichen schweren Geschützen) verwenden und ihre Wirkung war deshalb nur auf verhältnißmäßig geringe Entfernungen beschränkt. Man benutzte sie hauptsächlich auf Schiffen und Küstenbefestigungen für den Nahkampf und führte sie auf ersteren im Anfange unseres Jahrhunderts allgemein ein. Sie verschwanden aus den Flotten mit der Erfindung der Bombenkanonen und der gezogenen Geschütze.

Außer „Drei Kronen" befand sich noch eine Landbatterie auf der Insel Amack. In der Mündung des Kanals lagen zu dessen Vertheidigung und von „Drei Kronen" flankirt, vier in schwimmende Batterien verwandelte Linienschiffe Im Königstief längs dessen Westrande und unmittelbar am flachen Wasser befanden sich nicht weniger als 19 Linienschiffe und schwimmende Batterien, die 628 schwere Geschütze führten und 4850 Mann Besatzung hatten; die ganze Vertheidigungslinie war etwa eine deutsche Meile lang.

Angesichts solcher Verhältnisse, zu denen außerdem noch die gerechtfertigte Besorgniß der englischen Lootsen vor den Fährlichkeiten eines flachen und unbekannten Fahrwassers trat, wurde Admiral Parker schwankend, ob er überhaupt

den Angriff wagen solle, aber Nelsons energischer Geist wußte alle Bedenken zu besiegen und ihn endlich für seinen Plan zu gewinnen. Darnach wollte man durch das Mitteltief bis an die südliche Spitze des Mittelgrundes segeln, um dann nach Norden zu in das Königstief zu dringen und die dort ankernde Flotte zu vernichten. Nelson verlangte dafür nur 10 Linienschiffe, während Parker mit den übrigen sowie mit den Bombarden und Kanonenbooten nordöstlich vom Mittelgrunde bleiben sollte, um von dort aus die „Drei Kronen" Batterie zu beschießen. Parker stimmte diesem Vorschlage zu, war aber vorsichtig genug, und zu Nelsons Glück, ihm 12 Linienschiffe statt der geforderten 10 zu geben.

Als man in Kopenhagen erfuhr, daß sich Nelson auf der Flotte befinde, machte dies auf die Bevölkerung allerdings einen tiefen Eindruck. Der berühmte Geschichtsschreiber Niebuhr, welcher sich zur Zeit in Kopenhagen aufhielt, schrieb am 24. März an eine Freundin: „Wir erwarten unsere Vertheidigungsanstalten wüthenden Angriffen ausgesetzt zu sehen, da Nelson auf der feindlichen Flotte ist und wahrscheinlich alle Energie entwickeln wird, von der er in andern Fällen so sehr viel Proben abgelegt hat." Aber die Dänen ließen sich dadurch keineswegs entmuthigen, obwohl sie wußten, daß sie allein auf sich selbst gestellt waren. Von den Russen konnten sie wegen der Eisverhältnisse keine Hülfe erwarten und die auf den 2. April zugesagte schwedische Flotte kam zu spät. Trotzdem durchwehten hohe Begeisterung und Kampfesmuth die ganze Bevölkerung und alles wetteiferte in Hingabe und Opferwilligkeit für das Vaterland. An dem Tage, als das Erscheinen der englischen Flotte im Kattegat zuerst bekannt wurde, ließen sich in Kopenhagen über 1000 Freiwillige anwerben und ebenso viele stellte die Universität die Blüthe der dänischen Jugend. Nelson ging daher einem sehr gewagten Unternehmen entgegen, das viel eher zu scheitern drohte, als Erfolg versprach, aber sein verwegener

Muth schreckte vor nichts zurück und er vertraute auf sein Glück.

Am 30. März bei Tagesanbruch lichtete die englische Flotte mit frischem Nordwestwinde die Anker, um zunächst den Eingang des Sundes zwischen Helsingör mit seiner Feste Kronenburg und dem schwedischen Helsingborg zu erzwingen. Die dänische und schwedische Küste liegen hier nur 8500 Fuß auseinander und die Engländer mußten sich daher darauf gefaßt machen, stark beschossen zu werden. Sie hielten anfänglich die Mitte des Fahrwassers; da sie jedoch bemerkten, daß auf schwedischer Seite weder geschossen wurde noch überhaupt Batterien zu sein schienen, gingen sie weiter ostwärts hinüber und passirten so ungefährdet das mit etwa 100 Geschützen bewaffnete Schloß Kronenburg, dessen Kugeln sie nicht erreichten. Gegen Mittag ankerte die Flotte nördlich von Kopenhagen unweit der Insel Hveen. Eine von Parker, Nelson und Graves, dem Befehlshaber des leichten Geschwaders, sofort vorgenommene Rekognoscirung zeigte jetzt erst die großartigen Vertheidigungsmittel in ihrer ganzen Furchtbarkeit und abermals stiegen in dem Oberbefehlshaber schwere Bedenken auf. Doch Nelson, dessen Natur jene Nervosität fremd war, welche die Gefahr oft noch größer erscheinen läßt, als sie wirklich ist, wußte alle Zweifel zu besiegen und sein Angriffsplan wurde nun endgültig gut geheißen. Er hatte wiederum Recht, wenn er auf sein Glück vertraute, denn ein verhängnißvoller und nicht zu rechtfertigender Fehler der Dänen, ihr Mangel an Wachsamkeit, ließ ihn leicht eine der größten Schwierigkeiten überwinden, die dem Beginne des Kampfes entgegenstand und rächte sich ebenso schwer an Jenen, wie die Sorglosigkeit im Vorpostendienst bei Abukir an den Franzosen.

Vielleicht oder vielmehr wahrscheinlich in der irrigen Annahme, daß die englischen Linienschiffe das von allen Seezeichen entblößte Mitteltief nicht durchsegeln könnten und sie deshalb den Angriff von Norden her machen würden, ver-

säumten die Dänen, durch Postirung von Kanonenbooten auf dem Mittelgrund die Feinde an der Auspeilung und Bezeichnung des Fahrwassers im Mitteltief zu hindern, was Nelson gleich während der folgenden Nacht in eigener Person mit einer größeren Zahl Boote bewerkstelligte. Erst anderen Tages am 1. April, als Nelson mit seinen 12 Linienschiffen 5 Fregatten und der Flotille von Bombarden, Kanonenbooten und Brandern unter Segel ging und geführt von der Fregatte „Amazone" unter ihrem kühnen Kapitän Riou, ungefährdet das Mitteltief durchfuhr, um die Südspitze des Mittelgrundes zu umschiffen und dann kaum eine Seemeile weit von der Linie der Dänen vor Anker zu gehen, bemerkten diese zu ihrem Schrecken, daß der Hauptangriff nicht von Norden, sondern von Süden her erfolgen solle, sobald ein südlicher Wind die weitere Annäherung gestatte. Trotzdem aber, und das kann ihnen nicht vergeben werden, machten sie nochmals denselben Fehler. Sie hinderten es nicht, daß Nelsons Flaggkapitän Hardy in der folgenden Nacht mit einem Boote in das Königstief einfuhr und das Fahrwasser bis zu dem ersten dänischen Linienschiffe auspeilte, dem er so nahe kam, daß er, um sich nicht zu verrathen, statt des plätschernden Senkbleis einer Stange zum Messen der Tiefe sich bediente.

Um 11 Uhr Abends kam Hardy mit der Meldung zurück, daß bis zum ersten Linienschiffe genügende Tiefe vorhanden sei. „Die Zeit ist unser bester Bundesgenosse," hatte Nelson beim ersten Kriegsrath zu Parker gesagt, „die andern lassen uns doch im Stich. Von der Zeit hängt im Kriege Alles ab. Fünf Minuten Unterschied können Sieg oder Niederlage bewirken." Diesem so richtigen Grundsatze gemäß verfuhr er auch jetzt. Sofort nach Hardys Rückkunft wurden die Befehle für den Angriff aufgesetzt Um 1 Uhr waren sie entworfen und bis um 6 Uhr Morgens saßen die Schreiber, um sie für die einzelnen Schiffe abzuschreiben. Nelson gönnte sich keine Ruhe, er trieb die Schreiber beständig zur Eile an, damit kein Augenblick Zeit verloren ginge im Falle der Wind

günstig würde. Mit Ausnahme der unter Befehl des Kapitän Riou stehenden leichten Schiffe, die nach Umständen handeln sollten, erhielt jedes Linienschiff seinen Platz einem Feinde gegenüber angewiesen und wie bei Abukir die Ordre, mit einem Heckanker zu ankern, um nach Vernichtung des Gegners sogleich und ohne drehen zu müssen, weiter nach Norden vordringen zu können. Die Landtruppen und 500 Seeleute unter Befehl des Kapitän Freemantle und Oberst Stewart sollten „Drei Kronen" stürmen, sobald dessen Geschütze zum Schweigen gebracht wären.

Nelsons Vertrauen auf sein Glück bewährte sich wiederum wunderbar. Der Wind war mit Anbruch des folgenden Tages wirklich nach Süden herumgegangen, die Eile im Ausfertigen der Befehle nicht vergebens gewesen. Das Signal zum Kampfe wehte bereits am Top, als die an Bord des Admiralschiffes gerufenen Lootsen, die selbst nur ungenügende Kenntnisse des Fahrwassers besaßen, im letzten Augenblicke eine Unentschlossenheit an den Tag legten, die Nelson in die peinlichste Lage versetzte. „Jedermann begreift" schrieb er später, „was ich gelitten haben muß und wenn mir je ein Verdienst zuzuschreiben ist, besteht es darin, daß ich die Gefahren der Untiefen bekämpfte, indem ich ihnen Trotz bot." Er ließ es eben darauf ankommen und um 9½ Uhr wurde das Signal gegeben „der Reihe nach Anker lichten!"

Das Linienschiff „Edgar" eröffnete die Schlachtlinie; ihm folgte Nelsons früheres Schiff, der „Agamemnon"; doch schon beim ersten Drehen nach dem Ankerlichten faßte letzteren die Strömung, setzte ihn auf den Mittelgrund und er war für die Schlacht verloren. Der „Polyphemus" erhielt Befehl in seine Stelle zu rücken, aber auch ihn verhinderte die Strömung, an den ihm angewiesenen Posten zu gelangen. Er mußte eine andere, wenn auch noch ziemlich wirksame Stellung einnehmen. Ihm folgte die „Isis" die ihren Platz glücklich erreichte; die nach ihr kommende „Bellona" strandete

wieder an der westlichen Kante des Mittelgrundes, dem südlichsten dänischen Schiffe gegenüber; das ihr folgende Schiff traf dasselbe Schicksal, wenngleich es ebenfalls in Schußweite des Feindes blieb. Den Peilungen des Kapitän Hardy gegenüber hatten die Lootsen behauptet, das Wasser im Königstief werde nach Westen hin flacher und hielten sich die Schiffe deshalb weiter östlich. Dann folgte Nelson auf dem „Elephant", auf dem er sich statt des tiefer gehenden „St. George" eingeschifft hatte. Er glaubte zuerst nicht, daß seine Vorderleute fest säßen und gab ihnen Befehl, näher an den Feind zu gehen. Als er jedoch wahrnahm, daß sie dem Signale nicht gehorchten, hielt er mit schnellem Entschlusse nach Westen ab, und diesem war es zu danken, daß nicht der größte Theil der andern Schiffe ebenfalls auf die Bank gerieth; aber seine Absicht, dem Feinde wie bei Abukir auf Pistolenschußweite nahe zu rücken, wurde dennoch vereitelt. Wiederum trugen die Lootsen daran Schuld. Als die Kapitäne ihrer Ordre gemäß westlicher steuern wollten, das Senkblei aber nur noch 28 Fuß Wasser zeigte, während die Schiffe durchschnittlich 24 Fuß Tiefgang hatten, weigerten sie sich westlicher zu gehen, weil nach ihrer Ueberzeugung dort das Wasser flacher wurde und so blieben die Engländer auf ungefähr eine Kabellänge (720 Fuß) von den Dänen entfernt.

Nelson gerieth eine Zeit lang über das von allen Seiten auf ihn einstürmende Mißgeschick in Verzweiflung. Nicht nur war der vierte Theil seiner Linienschiffe von einer wirksamen Theilnahme am Kampfe ausgeschlossen, sondern die Strömung hinderte auch seine Kanonenboote bis auf eins, den Mittelgrund zu umschiffen und von den Bombarden konnten nur zwei ihren Posten erreichen, um ihre Geschosse über beide Flotten hinweg auf das Arsenal zu werfen.

Nur der brave Kapitän Riou legte sich mit seiner Fregatte der Drei-Kanonen-Batterie gegenüber und nahm den ungleichen Kampf mit ihr auf, in welchem nach dem Schlachtplane ihn zwei Linienschiffe, die „Bellona" und der „Russell"

hatten unterstützen sollen, die Beide auf den Strand gekommen waren.

Doch diese schreckliche Stimmung währte nur so lange, bis die Schlacht begonnen hatte. Mit dem Donner der Geschütze und dem Sausen der Kugeln kehrte sein volles Selbstvertrauen und jene merkwürdige Ruhe und Heiterkeit wieder, die ihn stets im heißesten Schlachtgetümmel auszeichnete und seinen Untergebenen ein so zündendes Beispiel war. Er legte sich dem dänischen Admiral Fischer auf dem „Danebrog" gegenüber. Die ihm folgende Nachhut erreichte ohne weitere Unfälle ihre Posten und nun begann gegen 10 Uhr eine Schlacht, wie sie von beiden Seiten kaum heldenmüthiger je geschlagen worden ist.

Drei Stunden wüthete der Kampf ohne Unterbrechung und mit der größten Hartnäckigkeit, ohne daß die Engländer im Vortheil gewesen wären. Im Gegentheil hatten ihre Schiffe furchtbar gelitten und waren buchstäblich zerhackt, während die Dänen mit ihren theils mastlosen Blockschiffen weniger beschädigt wurden. Admiral Hyde Parker war gleichzeitig mit Nelson um 9 Uhr Anker aufgegangen, aber Wind und Strömung zwangen ihn, so entfernt von der Drei-Kanonenbatterie zu ankern, daß er Nelson nichts nützen konnte. Er schickte jedoch drei Linienschiffe zum Ersatz der gestrandeten, wenngleich sie vor Beendigung des Kampfes nicht eintrafen. Als er bemerkte, daß nach dreistündiger Dauer der Schlacht das feindliche Feuer noch ungeschwächt war, ergriff ihn lebhafte Besorgniß wegen des Ausganges. „Nelson kann unmöglich ein solches Feuer länger aushalten" äußerte er. „Wenn sein Rückzug nöthig ist, so muß ich unbedingt das Signal dazu geben, obwohl mein persönlicher Ruf darunter leiden wird. Es wäre erbärmlich von mir, wollte ich ihm die Verantwortlichkeit für einen solchen Schritt aufbürden." Er gab daher das Signal zur Einstellung der Feindseligkeiten. Nelson ging in diesem Augenblicke gerade auf dem Hinterdeck seines Schiffes auf und ab. Eine feindliche Kugel traf

den Großmast und schleuderte Splitter umher. „Es ist eine heiße Arbeit“ äußerte er zu seiner Umgebung „und dieser Tag kann im Nu für Jeden von uns der letzte werden — doch“ fügte er dann in seinem Gange innehaltend hinzu, „seien Sie versichert, nicht um Tausende möchte ich anderswo sein.“ Die Aufregung des heißesten Kampfgewühles war für ihn Lebenselement und ihn durchglühte alsdann wahrer Enthusiasmus.

Jetzt meldete ihm der Flaglieutenant, daß auf Parkers Schiffe Signal No. 39, der Befehl zum Abbrechen des Gefechts wehe. Nelson begann wieder auf- und abzuschreiten, ohne von der Meldung weitere Notiz zu nehmen. Der Signaloffizier wartete einen Augenblick, dann trat er mit der Frage zu ihm heran, ob er seine Meldung wiederholen solle. „Nein,“ lautete Nelsons abweisende Antwort, „weiß schon.“

„Weht das Signal noch?“ fragte er nach einer Pause. „Ja“ wurde erwidert. „Lassen Sie es dabei“ und er nahm seinen Gang von neuem auf, wobei er den Stumpf seines verlorenen Armes heftig hin und her bewegte, was bei ihm immer große Aufregung anzeigte. „Die Schlacht aufgeben!“ äußerte er dann zornig, „ich will verdammt sein, wenn ich es thue. Foley“ wandte er sich an den Kapitän des „Elephant“, „Sie wissen, ich habe nur ein Auge und deshalb ein Recht bisweilen blind zu sein.“ Dann hielt er mit bitterer Ironie das Fernrohr an das erblindete Auge. „In der That, ich sehe nichts. Verdammt sei das Signal!“ rief er dann im nächsten Augenblicke. „Lasst meines zum Nahkampf an den Mast nageln, das ist meine Antwort auf solche Signale.“ Wenn er seinem Ungehorsam auch in nicht passender Art Worte lieh, so war jener doch diesmal berechtigt und berechtigter, als sein Verlassen der Linie bei Cap St. Vincent gegen die Befehle von Jervis. Parker konnte aus der großen Entfernung nicht beurtheilen, wie die Sachen standen. Ein Rückzug in diesem Augenblicke, wo die meisten von Nelsons Schiffen kaum mehr manövrirfähig waren, wäre gleichbedeutend mit totaler Vernichtung gewesen, da sowohl die Drei-

Kronenbatterie, wie die vier Blockschiffe im Kanal noch ihre volle Wirksamkeit besaßen. Wahrscheinlich hielt jedoch nicht dieser Gedanke Nelson vom Gehorchen ab, sondern der Glaube an das Glück der Tapferkeit, die Hoffnung, daß noch in letzter Stunde eine Wendung zum Bessern eintreten könne. Auch Admiral Graves befolgte nicht Parkers Signal, ob aus Absicht oder weil er es wegen des Pulverdampfes nicht sehen konnte, weiß man nicht. Nur das Geschwader des Kapitän Riou gehorchte dem Befehle, wobei der letztere ausgezeichnete Offizier den Gehorsam mit seinem Leben bezahlte. „Was wird Nelson von mir denken!" rief er schmerzbewegt, als er, schon verwundet, den Rückzug antrat. Um zu sehen, was um ihn vorging, hatte er Befehl zum einstweiligen Einstellen des Feuers gegeben. Als sich aber die Dampfwolken verzogen, nahmen die Dänen seine Fregatte so furchtbar aufs Korn, daß nur ihr Rückzug sie davor rettete, in wenigen Minuten in den Grund gebohrt zu werden. Seine Leute wurden vollständig niedergemäht. „Wohlan Kinder" rief er ihnen zu „lasst uns alle zusammen sterben." Doch kaum waren die Worte gesprochen, da riß ihn eine Kugel in Stücke und mit ihm fiel einer der besten Offiziere der englischen Flotte, der, wenn ihm das Geschick ein längeres Leben gegönnt, ein zweiter Nelson zu werden versprach. Die Schlacht wüthete weiter bis halb drei Uhr Nachmittags, da erfüllte sich Nelsons Vorahnung und sie nahm eine Wendung zu Gunsten der Engländer. Dem dänischen Linienschiffe „Själland" und der Korvette „Rendsborg" wurden die Kabeltaue abgeschossen. Sie trieben fort, strandeten und ließen eine Lücke in der Schlachtlinie, welche für die Dänen verhängnißvoll wurde. Das Blockschiff „Prövesteenen" das südlichste ihrer Schlachtlinie unterlag zuerst. Von zwei Linienschiffen „Isis" und „Polyphemus" quer, und von einer Fregatte, die sich davor gelegt, der Länge nach gefaßt, waren bald die meisten seiner Geschütze unbrauchbar gemacht. Trotzdem dachte sein tapferer Kapitän Lassen nicht an Uebergabe und kämpfte fast eine

Stunde lang mit nur drei unbeschädigten Geschützen weiter. Erst als von seinen 515 Mann drei Viertheile außer Gefecht gesetzt waren, sprang er, um nicht die Flagge streichen zu müssen, mit dem Reste seiner heldenmüthigen Besatzung ins Wasser und wurde von dänischen Booten aufgenommen.

Der Kronprinz von Dänemark stand in einer der Batterien am Lande, überblickte von dort aus die Schlacht und ertheilte seine Befehle. Es wurde ihm gemeldet, daß der Kapitän Tura von dem Linienschiffe „Infödsretten" gefallen und alle Offiziere bis auf zwei todt oder verwundet seien „Meine Herren, Tura ist todt" wandte er sich an seine Umgebung „wer von Ihnen will das Kommando übernehmen?" —

Der wegen Krankheit verabschiedete Kapitän Schrödersee rief mit schwacher Stimme: „Ich will, wenn mir Gott die Kraft dazu verleiht!" und eilte an Bord. Die abgeschossene Flagge wurde wieder aufgeheißt und der Kampf begann mit neuer Erbitterung. Schrödersee fand auf dem Deck eine erschreckliche Zahl von Todten und Verwundeten. „Beeilt Euch herauf zu kommen" ermunterte er die Leute im Boot, da wurde er selbst durch eine Kanonenkugel niedergestreckt. Statt seiner übernahm nun ein ihn begleitender Lieutenant das Kommando und führte den verzweifelten Kampf weiter.

Das dänische Flaggschiff „Danebrog" hatte Nelson und noch ein zweites englisches Schiff gegen sich und war in Brand gerathen. Admiral Fischer heißte seine Flagge auf dem „Holsteen" dem nördlichsten Schiffe der Linie, das ebenfalls von zwei Engländern, dem „Monarch" und der „Defiance" beschossen wurde. Das Feuer auf dem „Danebrog" griff immer weiter um sich und war zuletzt nicht mehr zu bewältigen. Man kappte die Kabeln und das Schiff trieb auf dem Wasser. Von seinen 336 Mann waren 270 außer Gefecht gesetzt und von den übrigen konnte nur wenige dem Flammentode entrissen werden.

Die Blockschiffe in der Nähe des „Danebrog" wurden nun durch feindliche Uebermacht zum Schweigen gebracht,

aber bis jetzt war es den Engländern nicht gelungen, auch nur eines derselben in Besitz zu nehmen. Sobald sie sich nahten, wurden sie mit Gewehrfeuer empfangen. Immer wieder kamen Verstärkungen vom Lande, um die Gefallenen und Verwundeten zu ersetzen und sie erbaten es vom Kronprinzen als eine Gunst, das Gefecht wieder aufzunehmen. Ein heroischer todesverachtender Enthusiasmus bemächtigte sich der ganzen Bevölkerung. Hoch und niedrig, alt und jung — alle waren nur von dem einen Gedanken beseelt, entweder den Feind abzuschlagen, oder das Leben für das geliebte Vaterland dahin zu geben. Nur ein solches Gefühl konnte es erklären, daß ein 17jähriger Jüngling, Villemoes mit Namen, der als Freiwilliger das Kommando über eine schwimmende Batterie übernommen hatte, die aus einem Balkenfloß, mit 24 Kanonen besetzt, bestand und 120 Mann Besatzung hatte, damit unter das Heck des „Elephant" ruderte und dort das Gefecht eröffnete. Seine ungeschützte Mannschaft litt furchtbar durch das Gewehrfeuer der Engländer. Drei Viertel derselben fielen; aber der todesmuthige Jüngling, ein wahrer Nordlands-Recke, dessen Kühnheit selbst Nelsons höchste Bewunderung erregte, behauptete seinen Platz, bis er mit seiner Batterie in die Luft flog.

Allmälig schwächte sich das Feuer der dänischen Geschütze ab. Um 3 Uhr schwieg es auf der ganzen Linie südwärts vom „Elephant", aber nicht auf den nördlichen Schiffen und der Dreikronenbatterie. Doch auch die englischen Schiffe hatten so schwer gelitten, daß Nelson über den blutig erkauften Sieg erschrak. Er hatte in den 4 Stunden 1200 Mann verloren, 300 mehr, als bei Abukir in der doppelten Zeit und in viel größerer Nähe. „Von den 120 Kämpfen, denen ich beigewohnt, ist dies der heißeste" äußerte er. Freilich die Einbuße der Dänen war noch größer. Sechs Linien- oder Blockschiffe, sieben kleinere Fahrzeuge waren verloren, 1800 Mann außer Gefecht gesetzt und die Front Kopenhagens lag unbeschützt. Trotzdem sah Nelson ein, daß bei

Fortdauer der Schlacht die von ihm errungenen Vortheile leicht wieder auf das Spiel gesetzt werden konnten. Noch wurde das Arsenal von zwei Blockschiffen mit zusammen 134, von zwei Linienschiffen von 74, einer Fregatte, zwei Briggs und vierzehn Kanonenbooten, mit je zwei 24 Pfündern armirt, und durch die fast unverletzte Drei-Kronenbatterie vertheidigt. Das so lang versuchte Schlachtenglück konnte sich bei weiterem Vorrücken der Engländer nach Norden in dem gefährlichen Fahrwasser und bei ihren zerschossenen Schiffen ebenso leicht wieder gegen sie wenden und die Lage war höchst bedenklich. Nelsons fruchtbarer Geist sann deshalb auf einen neuen Plan zur Sicherung der bisher errungenen Vortheile. Er fand ihn in dem Vorschlage zu einem Waffenstillstande.

Eine Veranlassung dazu gab ihm der Umstand, daß die dänischen Schiffe, welche die Flagge gestrichen hatten, von den Engländern nicht in Besitz genommen werden konnten, weil auf deren Boote geschossen wurde. Dies allerdings dem Kriegsgebrauch widersprechende Verfahren hatte aber darin seinen Grund, daß immer neue Abtheilungen auf die Schiffe strömten, die entweder nichts vom Streichen der Flagge wußten oder auch als Landtruppen dessen Bedeutung nicht kannten und nur daran dachten, den Feind zu bekämpfen.

Er schrieb deshalb dem Kronprinzen, daß er Befehl habe, Dänemark zu schonen, wenn es nicht länger Widerstand leiste. Ein Theil der Schiffe habe die Flagge gestrichen; wenn aber das Feuer auf ihnen nicht aufhöre, so müsse er alle Prisen in Brand stecken, ohne deren Vertheidiger retten zu können. „Die tapferen Dänen sind die Brüder der Engländer und sollten nie ihre Feinde sein," fügte er für den vorliegenden Fall etwas sentimental hinzu und sandte den Brief unter Parlamentärflagge durch seinen Adjutanten Thesinger an Land. Inzwischen wurden auch die nördlichen Schiffe der dänischen Linie allmälig zum Schweigen gebracht, doch die Drei-Kronenbatterie mit ihren 68 Geschützen war noch vollständig intakt und hatte von ihren 1500

Mann Besatzung noch Niemand verloren. An das beabsichtigte Stürmen derselben war deshalb nicht zu denken und als Nelson Kapitän Freemantle und seinen Kapitän Foley zu Rathe zog, um mit ihnen zu überlegen, was zu beginnen sei, riethen diese auf das dringendste, nicht gegen die Batterie und die neben ihr liegenden vier unverletzten Linienschiffe vorzudringen, sondern so lange der Wind noch gut sei, schleunig das gefährliche Königstief zu verlassen. Es hing für die Engländer alles davon ab, ob der Kronprinz auf den Waffenstillstand einging, wenn nicht, dann waren sie aller Wahrscheinlichkeit der völligen Vernichtung Preis gegeben.

Nelsons Glück blieb ihm jedoch treu und seine Kriegslist gelang. Bald darauf erschien der dänische Generaladjutant Lindholm mit Waffenstillstandsflagge und die mörderische Schlacht wurde damit nach vierstündiger Dauer beendet. Lindholm stellte im Namen des Kronprinzen, der als Regent den schwachsinnigen König vertrat, die Frage, was der Zweck von Nelsons Brief gewesen sei. Dieser erwiderte, daß nur Humanität ihm die Worte diktirt habe, er wolle den Dänen die Möglichkeit lassen, ihre Verwundeten an Land zu schaffen. Die Fahrzeuge, welche die Flagge gestrichen, gehörten ihm, er würde sie je nach Befinden mitnehmen oder verbrennen. Ihre Besatzungen seien Kriegsgefangene und unter diesen Bedingungen willige er in Unterbrechung der Feindseligkeiten. Er werde aber den Sieg für den größten ansehen, den er je errungen habe, wenn derselbe die Veranlassung zu einer glücklichen Versöhnung und Vereinigung zwischen den Königen von England und Dänemark führe. Sein Adjutant werde dies Schreiben überbringen, die Dauer des Waffenstillstandes müsse jedoch dem kommandirenden Admiral Parker überlassen bleiben und Lindholm möge sich deshalb zu diesem auf dessen Flaggschiff „London" begeben. Lindholm erklärte sich damit einverstanden und Nelson fiel ein Stein vom Herzen. Sein Plan war gelungen; der Kronprinz wie Lindholm hatten sich

dupiren lassen. Bei etwas weniger gutem Glauben zu Nelsons Versicherungen hätten sie unbedingt den Beweggrund seines Ansuchens durchschauen müssen. Die Drohung, die Prisen in Brand zu stecken, wenn weiter von ihnen aus geschossen würde, war hinfällig. Da die Engländer nicht im Stande waren, die Schiffe zu nehmen, konnten sie sie auch nicht in Brand stecken und der Appell an die Humanität, daß dann die Besatzungen verloren sein würden, hielt auch nicht Stich. Selbst wenn die Schiffe in Brand gesteckt wurden, konnten sich die Mannschaften ebenso leicht mit Booten an Land retten, wie an der den Engländern abgekehrten Seite stets Ablösungen von Land an Bord kamen. Der Kronprinz hatte sich überrumpeln lassen und ebenso Lindholm, als Nelson ihm gegenüber plötzlich einen andern Ton anschlug, sich als unbestrittener Sieger geberdete, die Humanitätsrücksichten fallen ließ und die Gewährung des Waffenstillstandes seinerseits an harte Bedingungen knüpfte, obwohl er doch derjenige war, der darum nachgesucht hatte. Die schlimmen Folgen für die getäuschten Dänen zeigten sich unmittelbar.

Die „London" lag über vier Seemeilen entfernt. Bevor das Boot hin und zurück kam und die Unterhandlungen beendet waren, gewann Nelson Zeit, seine Schiffe unbehelligt von der furchtbaren Dreikronenbatterie aus dem Königstief ins freie Wasser zu bringen und seine Eroberungen zu sichern. Zwar war Kopenhagen jetzt seinen Bombenschiffen offen und er hatte dies auch im Gespräche mit Lindholm durchblicken lassen, allein es fehlte ihm die Gewißheit, daß sich die Dänen dadurch würden einschüchtern lassen und er wußte auch wohl selbst, daß das Bombardement, welches wegen der immer noch wirksamen Batterie auf Amack nur auf große Entfernungen geführt werden konnte, nicht den beabsichtigten Zweck erreichen würde.

Sobald deshalb Lindholm von Bord gegangen war, gab Nelson seinen Schiffen Signal, Anker zu lichten und aus dem

Königstief zu segeln. Sehr bald zeigte es sich, wie klug er daran gehandelt hatte, keinen Augenblick länger damit zu säumen. Sein eigenes, sowie das Linienschiff „Defiance" und eine Fregatte strandeten innerhalb Schußweite der Batterien. Sie wären unbedingt verloren gewesen, wenn er den Kampf weiter geführt hätte. Nelson selbst aber folgte so schnell wie möglich Lindholm an Bord, um Parker zum Abschlusse eines Waffenstillstandes von 24 Stunden zu veranlassen und in dieser Zeit die gestrandeten Schiffe flott zu machen. Die Waffenruhe wurde auch wirklich für diese Dauer vereinbart und die Engländer benutzten die ihnen unbedachter Weise von den Dänen gewährte Zeit so ausgiebig, daß sie bis zum andern Morgen nicht nur ihre sämmtlichen Schiffe flott gemacht, sondern auch alle Prisen und sogar das Linienschiff „Själland" fortgeführt hatten, obwohl ihr Recht darauf, weil es nicht die Flagge gestrichen hatte und nur zeitweise verlassen wurde, ein so zweifelhaftes war, daß der dänische Admiral Steen Bille den Kommandanten der Dreikronenbatterie deshalb zum Zweikampfe herausforderte, weil er sich dieser Fortführung nicht mit seinen Kanonen widersetzt hatte.

Wenn Nelson seinen kühnen Plan aber auch von vollständigem Gelingen gekrönt sah, erhielt er dennoch nicht die Genugthuung, daß sein Sieg zum Frieden führte. Nur die Feindseligkeiten wurden auf einige Monate eingestellt.

Während die Dänen kämpften, ließ ihre kriegerische Begeisterung sie alle Schrecken der Schlacht vergessen und auch die friedlichen Bewohner der Stadt beseelte ein gleicher hingebender Muth. Als jedoch das Blutbad aufhörte, traten die weicheren Gefühle des Herzens wieder in ihre Rechte, und Schmerz und Trauer erfüllten die Gemüther beim Anblick der unglücklichen Verwundeten, die sich zu so vielen Hunderten in ihrem Blute wälzten. Und als dann noch der brennend auf den Fluthen treibende „Danebrog" in die Luft flog und die herbeieilenden Boote nur wenige seiner Mannschaften zu retten vermochten, da wurde der Eindruck des schrecklichen Ereignisses in seiner

ganzen Gewalt empfunden und eine dumpfe Stille lagerte auf der Bevölkerung. Trotzdem gaben sich die Dänen aber nicht der Verzweiflung hin. Der Anblick so schwerer Verluste verlieh ihnen zugleich das Bewußtsein, daß sie ihre volle Schuldigkeit gethan und heroisch gekämpft hatten. Indem diese Ueberzeugung ihren Stolz aufrichtete, linderte sie zugleich den Schmerz über die erlittene Niederlage; sie war eine ehrenvolle gewesen. Man blickte deshalb nicht mit Unruhe und Verzagtheit in die nächste Zukunft, sondern sah mit festem Muthe einer etwaigen Erneuerung der Feindseligkeiten entgegen, eine Stimmung, welche die Engländer zwang, ihre hochgespannten Friedens- oder vielmehr Waffenstillstandsbedingungen ganz bedeutend herabzustimmen.

Nelson war nicht ohne eine gewisse Besorgniß zu Parker zurückgekehrt. Er hatte zwar die Schlacht gewonnen, war aber den Befehlen seines Admirals ungehorsam gewesen, zieh ihn dadurch eines Mangels an Urtheil und wußte nicht, wie sein so schwer gegen die militärische Disziplin verstoßendes Benehmen von Jenem aufgefaßt werden würde. Doch seine Besorgniß war unbegründet. Wie Parker das betreffende Signal nur in dem noblen Gedanken gemacht hatte, Nelson eine Verantwortung abzunehmen und eine etwaige Niederlage mit seiner eigenen Person zu decken, so war er auch jetzt nach einem glänzenden Siege seines Untergebenen, an dem er selbst keinen Theil hatte, neidlos und großherzig genug, ihm keinerlei Vorwürfe zu machen. Er sprach ihm nur seine volle Zufriedenheit mit den gewonnenen großen Erfolgen aus und bestimmte ihn sogar zur Führung der Friedensverhandlungen mit dem Kronprinzen.

Zu diesem Zwecke begab sich Nelson anderen Tages in Begleitung zweier Kapitäne und von einer starken dänischen Ehren- und Sicherheitswache umgeben an Land und zum Palaste des Königs. Auf den Straßen empfing ihn eine dicht gedrängte Menschenmenge, deren Haltung eine durchaus würdige war. Man konnte dem tapferen Sieger seine

Achtung nicht versagen, empfand aber andererseits tief die schweren Wunden, die er Dänemark geschlagen. Schweigend, ohne ein äußeres Zeichen des Unwillens, ohne jeden anderen Zuruf ließ man ihn passiren.

Die von Nelson überbrachten Bedingungen waren sehr hart. Dänemark sollte sofort mit seinen Bundesgenossen brechen, seine Häfen für die englischen Schiffe öffnen und seine gesammte Flotte außer Dienst stellen. Trotz der verbindlichen Liebenswürdigkeit, mit der Nelson diese Bedingungen milder erscheinen zu lassen bestrebt war, fanden sie beim Kronprinzen, der inzwischen seine Uebereilung bei Gewährung der ersten Waffenruhe erkannt haben mochte, unbesieglichen Widerstand. Nicht nur erklärte er, die Dänemark zugemuthete Schmach, seinen Bundesgenossen die Treue zu brechen, unter keiner Bedingung auf sich laden zu wollen, sondern sprach auch den festen Entschluß aus, mit England nicht den geforderten Frieden zu schließen, der dessen Anmaßung in Bezug auf Ausübung einer unbeschränkten Seeherrschaft als berechtigt anerkannt und Dänemarks Stolz tief gedemüthigt haben würde.

Ganz in demselben Sinne wie De Ruyter im Jahre 1656 (siehe 1. Abth. S. 416) den Generalstaaten schrieb, äußerte der Kronprinz gegen Nelson: „Nie kann Dänemark darin willigen, daß seine Kriegsschiffe angehalten, nie, daß seine Flotten durch den elendesten Kaper durchsucht und von ihm die ihm verdächtig erscheinenden Fahrzeuge fortgenommen werden.“ Alles was der Kronprinz in dieser Präliminar-Verhandlung bewilligte, war ein militärischer Waffenstillstand, der den Engländern gestattete, sich gegen Rußland und Schweden zu wenden.

Auch die weiteren Verhandlungen mit dem Minister des Auswärtigen, Graf Bernstorff, führten für die Engländer zu keinem besseren Resultate Letztere ließen, um ihren Forderungen Nachdruck zu geben, zwar ihre Bombenschiffe eine drohende Stellung einnehmen, aber diese Einschüchterungsversuche ver-

fehlten völlig ihren Zweck. Graf Bernstorff blieb fest und die von den Dänen neu errichteten zahlreichen Batterien zeigten, daß sie eine Wiederaufnahme des Kampfes, dessen Ausgang für die Engländer immerhin sehr zweifelhaft blieb, nicht fürchteten. Ebenso geschickt wußte Graf Bernstorff die Verhandlungen fünf Tage lang hinzuziehen, um Schweden und Rußland Gelegenheit zu geben, ihre Flotten vor einer Ueberraschung sicher zu stellen und sich in ihre Häfen zurückzuziehen. Erst als die dänische Regierung Nachrichten von der in der Nacht vom 23.—24. März erfolgten Ermordung des Czar Paul I. erhielt, beschloß sie, den Vertrag abzuschließen, bevor die Engländer davon erfuhren und die Kunde ihnen Veranlassung gäbe, ihre Forderungen noch höher zu spannen.

Das Resultat war ein 14 wöchentlicher Waffenstillstand, während dessen Dänemark keinen Theil an den Bewegungen seiner Bundesgenossen nehmen und seine Rüstungen aussetzen sollte. Die englische Flotte durfte ungehindert durch das Königstief fahren und sich an den dänischen Küsten verproviantiren.

Nelson hatte wohl das Gefühl, daß dieser Vertrag seinem scheinbar so vollständigen Siege keineswegs entspreche und der geringe Erfolg in England auffällig empfunden werden würde, allein er mußte sich fügen und wußte selbst am Besten, wie theuer und mit welchen Mitteln er jenen nur hatte erkaufen können. Er verdankte ihn lediglich einem Zusammentreffen von so günstigen Verhältnissen, wie sie so leicht sich nicht wiederholen dürften.

Vom seemännischen Standpunkte aus gehört sein Angriff auf Kopenhagen zu den kühnsten, welche die Seekriegsgeschichte aufzuweisen hat, aber auch zugleich zu den tollkühnsten. Der Muth, mit dem er ihn wagte und der ihn Parkers Befehlen ungehorsam werden ließ, ist bei Heerführern selten, aber er hätte ebenso gut gänzlich mißlingen, zum Ruin seiner Flotte und zu seiner vollständigen Niederlage führen können. Er setzte

Alles auf eine Karte, doch „dem Muthigen ist das Glück hold“. Die unverzeihliche Sorglosigkeit der Dänen, seine Auspeilungen des Fahrwassers nicht zu hindern und das rechtzeitige Umspringen des Windes von Nord nach Süd machten seinen Angriff überhaupt möglich, aber auf so glückliche Umstände und am allerwenigsten auf den letzten durfte er unbedingt nicht rechnen. Der Gedanke, mitten im heißesten Kampfe einen Waffenstillstand zu beantragen und ihn mit Menschlichkeitsrücksichten zu motiviren, die er bei Verurtheilung Carracciola's keineswegs hatte gelten lassen, war ein genialer, aber Nelson dankte es auch nur dem guten Glauben, mit dem der Kronprinz sich durch seine schönklingenden Worte täuschen ließ, daß dieser Gedanke zur That wurde, die seine Flotte vor Vernichtung bewahrte.

Im menschlichen Leben ist indessen das Kriterium für eine Handlungsweise deren Erfolg, dieser war ein glänzender und rechtfertigte jene. Die Schlacht von Kopenhagen darf daher als das leuchtendste Blatt in dem Ruhmeskranze betrachtet werden, den dieser heroische Mann um sein Haupt geflochten, der mit fast beispielloser Tapferkeit ebenso viel Klugheit wie Geistesgegenwart verband, um sich aus einer mehr als bedenklichen Lage zu befreien, in welche ihn sein ungestümer und, man muß sagen, unbesonnener Muth gestürzt hatte.

Wie die Unzulänglichkeit der Mittel, mit denen er den Angriff machte, von England selbst erkannt wurde, geht daraus hervor, daß 6 Jahre später bei der zweiten Belagerung Kopenhagens durch die Engländer 25 Linienschiffe, 40 Fregatten und 27,000 Mann Landungstruppen verwandt wurden. Um so bewunderungswerther steht allerdings Nelson da, der dasselbe mit 12 Linienschiffen und 4 Fregatten vollbrachte. Der Lohn für die muthige That war seine Erhebung zum Viscount.

Während der Verhandlungen verfügte Parker über die genommenen Prisen, sechs Linien- und acht Blockschiffe in der

Weise, daß er alle bis auf eins, das Linienschiff „Holsteen" verbrennen ließ. Letzteres schickte er nach England. Ueber dies Verfahren beschwerte sich jedoch Nelson bitter bei Graf St. Vincent. Er behauptete, ein großer Theil der Schiffe hätte nach England gebracht werden können und die Prisengelder seiner Untergebenen seien dadurch ungerechter Weise geschmälert, obwohl seine Vorstellung ohne Erfolg blieb.

Noch unangenehmer empfand sein feuriger Geist die bedächtige Langsamkeit, mit der Parker vorging Am 9. April war der Waffenstillstand endgültig abgeschlossen, aber erst am 12. setzte sich der Oberbefehlshaber in Bewegung, um in die Ostsee zu segeln. Unter den größten Schwierigkeiten und zum Staunen der nordischen Seeleute, die bis dahin eine Durchfahrt von Linienschiffen im Sunde für unmöglich gehalten hatten, führte er dann seine Flotte durch das flache Fahrwasser, während Nelson Befehl erhielt, ihm nach Reparatur der am wenigsten beschädigten Schiffe mit diesen zu folgen. Zwar kam auf dem Wege ein Theil der Flotte fest, und alle Geschütze mußten in Kauffahrteischiffe geladen werden, aber schließlich ging doch alles gut.

Nelson war über die während des ganzen Seezuges verloren gegangene kostbare Zeit sehr erbost und nervös aufgeregt. Er schrieb Graf St. Vincent darüber. „Nur die, welche an Ort und Stelle sind, können wissen, was ich durchgemacht habe und noch leide. Ich behaupte ohne Bedenken, daß ich schon vor vierzehn Tagen in Reval gewesen wäre. Ich bat Sir Hyde, wenigstens mich gehen und vor Karlskrona kreuzen zu lassen, damit die russischen Schiffe nicht in diesen Hafen einlaufen. Ebenso erklärte ich ihm, daß ich nicht nach Reval segeln wollte, um ihm nicht die seiner dort sicher harrenden Lorbeeren zu entreißen. Helfen Sie mir, theurer Lord. Wenn ich es verdient habe, lassen Sie mich zurückkehren. Ist man mit mir nicht zufrieden, lassen Sie mich um des Himmelswillen durch Jemand anders ablösen — denn diesen Zustand vermag ich unmöglich zu ertragen."

Parker hatte zuerst die Absicht, nach Reval zu segeln, um die Russen dort festzuhalten, ehe das Aufbrechen des Eises ihnen das Auslaufen gestatte. Unterwegs erfuhr er jedoch, daß die schwedische Flotte Karlskrona verlassen habe, und beschloß, sie bei Bornholm aufzusuchen.

Am 18. April war Nelson so weit fertig, um Parker zu folgen. An demselben Tage erfuhr er, daß wahrscheinlich eine Schlacht bevorstände. Der Gedanke nicht dabei zu sein, war ihm unerträglich, und da ungünstiger Wind ihn am Absegeln hinderte, suchte er, und noch dazu ohne Mantel, der in der Eile vergessen war, in einem offenen Boote bei der rauhen Jahreszeit die über zehn Meilen weit entfernte Flotte auf. Sein übergroßer Kampfeifer war jedoch diesmal umsonst. Die Schweden hatten sich auf die Nachricht vom Ausgange der Schlacht von Kopenhagen sogleich wieder nach Karlskrona zurückgezogen und Graf Bernstorff, mit Bezug auf sie, durch seine hinhaltende Politik den beabsichtigten Zweck erreicht. Parker folgte ihnen zwar dorthin; aber am 23. April erhielt er durch den russischen Gesandten in Kopenhagen, Graf Pahlen die Mittheilung vom Tode Kaiser Pauls und zugleich von der Bereitwilligkeit seines Nachfolgers Alexander, die freundschaftlichen Beziehungen zu England wieder anzuknüpfen, woran sich das Ersuchen um Einstellung der Feindseligkeiten schloß. In Folge dessen ging Parker zum großen Mißvergnügen Nelsons nach der Kiögebucht bei Kopenhagen zurück, um dort die weitere Entwickelung der Dinge abzuwarten. Hier fand er jedoch seine Rückberufung nach England vor. Nelsons Briefe schienen doch gewirkt und die Admiralität die Ueberzeugung gewonnen zu haben, daß Parker allzu bedächtig verfahre. Nelson wurde als des Letzteren Nachfolger an die Spitze der Ostseeflotte gestellt und konnte nun ungehindert seinem Thatendrange folgen.

Sein erstes Signal als Oberbefehlshaber war „Anker lichten!" Am 7. Mai verließ er die Kiögebucht, ließ seine schlechtesten sechs Linienschiffe bei Bornholm zur Ueberwachung

der schwedischen Flotte zurück und segelte mit den übrigen zehn, sowie mit zwei Fregatten und zwei kleineren Fahrzeugen nach Reval. Es war seine Absicht, dort die Russen zu überraschen und sie als Pfand zu behalten, bis die in Rußland beschlagnahmten englischen Schiffe frei gegeben seien. Obwohl er mit günstigem Winde bereits nach vier Tagen vor Reval eintraf, hatte die von Parker in der Kiögebucht hingebrachte Zeit grade gereicht, um die Russen entkommen zu lassen. Das Eis war inzwischen aufgegangen, die Russen hatten einen Kanal durch das noch sechs Fuß dicke Eis innerhalb der Molen gesägt und waren am 3. Mai nach Kronstadt abgesegelt.

Nelsons Ansicht über den Werth der Zeit im Kriege fand hier wieder eine schlagende Bestätigung. Wäre es nach seinem Willen gegangen, so mußte die russische Flotte unbedingt in seine Hände fallen. Jetzt war sie jedoch geborgen, denn die enge mit Batterien gespickte Einfahrt nach Kronstadt sicherte sie völlig selbst gegen Nelsons Verwegenheit, ebenso wie die schwedische in Karlskrona. Im Vertrauen darauf wurde Nelson von den russischen Behörden auch sehr wenig zuvorkommend empfangen. Seinen Wunsch, dem Kaiser seine Aufwartung zu machen, lehnte man einfach ab und es entspann sich ein ziemlich unangenehmer Briefwechsel.

Die Versicherungen Nelsons, daß er nur in friedlichem Auftrage komme, um die früheren freundschaftlichen Beziehungen wieder anzuknüpfen, fanden in Petersburg nicht den bereitwilligen Glauben, wie die Begründung seiner Waffenstillstandsforderung beim Kronprinzen von Dänemark und er mußte sich eine empfindliche Abfertigung gefallen lassen. Der Minister schrieb ihm: „Seine Majestät befiehlt mir, Ihnen zu erklären, Mylord, daß die einzige Bürgschaft, welche der Kaiser für die Lauterkeit Ihrer Absicht annimmt, in der unverzüglichen Entfernung Ihrer Flotte besteht und daß keine Verhandlung stattfinden kann, so lange Ihre Seestreitkräfte noch im Angesichte russischer Forts sind.“

An dieser Antwort scheiterte Nelsons unüberlegter diplomatischer Schritt; er verließ noch am selben Tage Reval und suchte in einem sehr höflichen Schreiben an Graf Pahlen seine wirklichen Gefühle zu verbergen. Auf dem Rückwege durch die Ostsee traf er den neuen für St. Petersburg bestimmten englischen Botschafter Lord St. Helens. Dieser war mit der Führung der Friedensunterhandlungen betraut und ersuchte ihn auf das Dringendste, nicht durch unzeitige gewaltthätige Eingriffe die anzuknüpfenden Beziehungen zu gefährden. Das war die zweite bittere Pille für seine Politik auf eigene Hand, mit der er wenig Glück hatte. Er wurde dadurch gezwungen, vorläufig unthätiger Zuschauer zu bleiben und ging sehr verstimmt nach der Kiögebucht zurück. Die Dinge in Kopenhagen trugen auch nicht dazu bei, diese Stimmung zu heben. Er stieß überall auf feindliche Gesinnung, vergaß gänzlich, daß sie nur natürlich war und wurde dadurch um so mehr erbittert. Ebenso wollte er die Wahrnehmung gemacht haben, daß die Dänen in vielfacher Beziehung den Waffenstillstand verletzten. Er berichtete darüber in den schärfsten Ausdrücken an die Admiralität und verlangte, daß man dem Oberbefehlshaber gestatte, die einem britischen Admirale geziemende Sprache zu führen. „In diesem Falle", schrieb er, „wird dies höchst wahrscheinlich, wenn ich noch hier bin, den Waffenstillstand beenden und Kopenhagen in Flammen setzen."

Dem Ministerium Addington, welches dem Nelsons Natur mehr entsprechenden energischen Pitt gefolgt war, sagte jedoch ein so leicht zu Gewaltthaten geneigter Heißsporn als Dolmetscher seiner friedlichen Absichten nicht zu. Es beschloß daher, dem schon öfter ausgesprochenen Verlangen Nelsons, aus Gesundheitsrücksichten nach England zurückkehren zu dürfen, Folge zu geben und er wurde durch Admiral Maurice Pole ersetzt.

Am 19. Juni übergab er seinem Nachfolger den Befehl über die Ostseeflotte. Die ihm zur Ueberfahrt von Pole an-

gebotene Fregatte wies er jedoch in einem Anfall galliger Laune zum großen Leidwesen seiner Mannschaft zurück und trat mit einer Brigg die Reise an, obwohl er auf so kleinen Fahrzeugen stets seekrank wurde. Am 1. Juli landete er in Yarmouth. Sein erster Gang war zu den Spitälern dieser Stadt, um in ihnen seine bei Kopenhagen verwundeten Untergebenen zu besuchen. Dann reiste er nach London, um sich in den Armen Lady Hamiltons von den überstandenen Strapazen und Aufregungen, die seine Gesundheit sehr angegriffen hatten zu erholen und den Kummer zu vergessen, den seine ruhmdurstige Seele darüber empfand, daß seine letzte Waffenthat, die er mit vollem Rechte für seine größte hielt, in England nicht die hohe Würdigung und das Lob fand, welche er sich davon versprach.

Es war ihm jedoch keine lange Ruhe vergönnt. Er fand sein Vaterland in größter Aufregung und Angst vor den gigantischen Rüstungen, die Bonaparte in Boulogne machte. Des Letzteren Pläne in der Ostsee waren gescheitert, das nordische Seebündniß gegen England durch Nelson gesprengt und unwirksam gemacht. Desto ernster beschäftigte sich der erste Konsul mit dem Gedanken einer Invasion. Der nach der Schlacht von Marengo mit Oesterreich geschlossene Friede gab ihm augenblicklich freie Hand, und er vereinigte alle Kräfte, um den gefaßten Plan in großartigstem Maße durchzuführen.

Ueberall an der ganzen Nordküste Frankreichs und der Niederlande wurden große Lager errichtet und Truppen angesammelt, so wie eine sehr bedeutende Zahl Kanonenboote und flacher Fahrzeuge gebaut, um auf ihnen 40—60 000 Mann Truppen an einem windstillen Tage nach einem oder mehreren Punkten der englischen Südküste zu werfen, während man in Brest gleichzeitig 52 Linienschiffe ausrüstete. Diese außergewöhnlichen Anstrengungen Napoleons verfehlten nicht eine erschreckende Wirkung auf das englische Volk zu üben. Wenn es sich auf dem Meere auch auf seine hölzernen

Mauern verlassen durfte, so war seine Landvertheidigung den geschulten und sieggewohnten Heeren Frankreichs nicht gewachsen und einige Tage Windstille konnten sämmtliche Blockadeflotten Englands zu machtloser Unthätigkeit verurtheilen, während 50 000 Franzosen höhnend an ihnen vorüber ruderten. Dieser unheimliche Gedanke bewog die Engländer, der drohenden Gefahr durch umfassendste Vertheidigungsmaßregeln zu begegnen. In fabelhafter Hast wurden überall Batterien aufgeworfen, längs der ganzen Küste Signalposten und Telegraphen eingerichtet, Wachtschiffe aufgestellt, eine große Zahl Kanonenboote erbaut, freiwillige Infanterie= sowie Kavalleriekorps gebildet und die feindlichen Küsten von Toulon bis Holland auf das schärfste blockirt.

Die Vertheidigung der Küstenstrecke von Orfordneß bis Beachy Head übergab man Nelson. Anfänglich war er damit durchaus nicht einverstanden und man muß zugeben, daß es für den Sieger von Abukir und Kopenhagen nicht angenehm sein mochte, sich zum Befehlshaber von Kanonenbooten und kleinen Fahrzeugen gemacht zu sehen, indessen versuchten seine Freunde, Graf St. Vincent und Troubridge, die Beide Lords der Admiralität waren, das Möglichste, um ihn trotz seiner beständigen Klagen über schlechte Gesundheit und sonstiger Beschwerden auf dem Posten festzuhalten. Man darf auch annehmen, daß Beide überhaupt seine Berufung für diese Stellung allein veranlaßt hatten. Nelson stand wegen Ankaufs einer Besitzung in der Nähe von London in Unterhandlung. Er beabsichtigte dort mit Sir William und Lady Hamilton in innigster Gemeinschaft zu leben und das Gut nach seinem Tode der Letzteren zu hinterlassen, während er den Pflichten gegen seine rechtmäßige und schwer gekränkte Frau dadurch genügt zu haben glaubte, daß er ihr ein Jahrgehalt von 1800 £ aussetzte. St. Vincent wie Troubridge hielten es dagegen für ihre Freundespflicht, Nelson so viel wie möglich von dem Weibe fern zu halten, das einen so unseligen Einfluß auf ihn übte und unter diesem Gesichts=

punkte schrieb ihm auch Ersterer: „Ihre Gegenwart an unseren Küsten hat einen so vortheilhaften Eindruck auf die öffentliche Meinung ausgeübt, daß es sehr wünschenswerth ist, wenn Sie es über sich gewinnen können, auf Ihren Plan, nach London zu kommen, zu verzichten."

Beiden Freunden war es freilich unbekannt, daß Nelson seit Kurzem noch durch ein festeres Band als je an Lady Hamilton geknüpft wurde und daß deshalb alle ihre Bemühungen vergeblich waren. Im Februar des Jahres hatte Letztere ihrem Geliebten eine Tochter geboren, die geheimnißvoll getauft den Namen Horatia Nelson Thompson erhielt. Indessen gelang es doch, ihn zu bewegen, daß er seinen Posten nicht aufgab und damit wuchs auch wieder sein Diensteifer. Er entwarf einen Vertheidigungsplan, der meisterhaft genannt werden muß und von dem weiten Blicke des genialen Mannes Kunde giebt. Ohne sich in Details zu verlieren zeichnete er das Ganze nur in seinen Grundzügen, aber diese klar, fest und bestimmt, während die Ausführung im Einzelnen den Unterbefehlshabern überlassen wurde und ihnen ein freies Feld für eigene Initiative, Entschlossenheit und Handeln nach Umständen eröffnete. Mit Bezug auf die Wahl der Befehlshaber für die Flottillenabtheilungen sagte er sehr richtig: „Sobald die Feinde in Sicht sind, müssen unsere Abtheilungen sich vereinigen, ohne in Unordnung zu gerathen. In dieser Stellung müssen sie sich bereit halten, die ihnen zugehenden Befehle auszuführen. Nichts aber ist wichtiger, als zu den Befehlshabern Männer zu wählen, die gegenseitiges Vertrauen zu einander haben und bei denen eine elende Eifersucht keinen Spielraum findet. In diesem Falle darf nur der eine Gedanke, das einzige Streben maßgebend sein, das Landen des Feindes zu verhindern."

Doch trotz alledem steigerte sich die Besorgniß vor einem feindlichen Einfalle in England von Tage zu Tage, und die Presse drängte so lebhaft darauf, die französische Flottille in ihren eigenen Häfen zu vernichten, daß die Admiralität

nachgeben und Nelson anweisen mußte, den Hafen von Boulogne zu bombardiren. Obwohl der Plan in das größte Geheimniß gehüllt wurde, verstanden die Engländer dasselbe nicht so gut zu bewahren, wie damals die Franzosen bei Napoleons Zuge nach Aegypten. Der in Boulogne kommandirende Admiral Latouche erhielt Nachricht davon, zog seine dichtgedrängte Flottille aus dem Hafen und verankerte sie unmittelbar davor in einer langen Schlachtreihe. Als Nelson am 4. August vor Boulogne eintraf, fand er sich sehr enttäuscht. Er hatte es diesmal mit einem vorsichtigeren Gegner, als bei Abukir zu thun und auch seine Hoffnung, die Fahrzeuge würden vor einem direkten Angriffe der englischen Bombenschiffe sofort in den Hafen flüchten, um sie dann in der folgenden Nacht durch Entsendung von Brandern zu vernichten, wurde vereitelt. Das Bombardement begann um 9 Uhr Morgens, aber die Franzosen wichen nicht. Eins ihrer Kanonenboote und ein flaches Fahrzeug wurden zwar in den Grund gebohrt, indessen weiter nichts erreicht. Die Engländer hatten keine Verluste, da sie außer Schußweite der Flottillenkanonen lagen, mußten aber unverrichteter Sache abziehen.

Der sieggewohnte Nelson war durch diesen mißlungenen Versuch sehr niedergedrückt. Seine Wünsche gingen auf die Eroberung von Vlissingen an der Spitze einer Flotte von Linienschiffen hinaus und der Bootskrieg war nicht nach seinem Geschmack. „Doch, so lange ich diene," äußerte er, als seinem Verlangen nicht gewillfahrtet wurde, „will ich es mit Eifer und meinen besten Kräften thun. Ich brauche Nahrung wie ein Kind; mein Geist führt mich über meine Kraft hinaus und wird mich zu Grunde richten, aber so ist einmal meine Natur."

Er bethätigte seine Worte und plante mit dem regsten Eifer einen zweiten Versuch in großartigem Maßstabe, von dem er sich trotz der Tollkühnheit einen sicheren Erfolg versprach. Es ist nicht zu leugnen, daß der beabsichtigte An-

griff, der wiederum der noch vor Boulogne ankernden Flotte galt, sorgsam durchdacht und nach allen Seiten so angeordnet war, um ein Gelingen wahrscheinlich zu machen, doch schien Nelson einen wichtigen Punkt nicht in Betracht gezogen zu haben: die Wachsamkeit des Feindes, deren Mangel so wesentlich zu seinen Erfolgen bei Abukir und Kopenhagen beigetragen hatte. Wie bereits bemerkt hatte er es in Admiral Latouche Tourville mit einem Manne zu thun, der sich vollständig darüber klar war, was er von einem kühnen Feinde wie Nelson erwarten durfte. Bei dem ersten Angriffe hatte sein aufmerksamer Blick sofort die Stärken wie die Schwächen der eigenen Stellung erkannt; er versäumte nichts, um die ersteren womöglich noch zu erhöhen, die letzteren aber zu beseitigen und an dieser klugen Umsicht scheiterte Nelsons Unternehmen gänzlich und mit großem Verluste.

Am 15. August ankerte Letzterer mit seinem Geschwader etwa eine deutsche Meile vor der französischen Linie und eine halbe Stunde vor Mitternacht setzten sich 57 englische Boote in fünf Abtheilungen und jede von einem Kapitän geführt gegen den Feind in Bewegung. Nelson selbst blieb jedoch diesmal und wahrscheinlich zu seinem Glücke zurück. Bei jeder Abtheilung befanden sich zwei Boote, die nur dazu bestimmt waren, den anzugreifenden Fahrzeugen die Ankertaue zu durchschneiden, Taue mit Haken auf dieselben zu werfen und sie, ohne sich weiter auf Kämpfen einzulassen, aus der Linie auf freies Wasser zu schleppen, während die übrigen Boote sie überwältigen sollten. Außerdem war jedes Boot mit Feuerwerkskörpern versehen, um die feindlichen in Brand zu stecken. Damit durch vorzeitiges Schießen die Franzosen nicht aufmerksam würden, sollten nur blanke Waffen gebraucht werden. Wie bei Teneriffa waren die Boote jeder Abtheilung hinter einander befestigt, um sich gegenseitig nicht zu verlieren, aber auch hier wie dort wurde der Ausgang für die Engländer trotz der größten Tapferkeit ein unheilvoller.

Die zum Angriff auf den rechten Flügel bestimmte Abtheilung unter Kapitän Sommerville verfehlte ihr Ziel und wurde durch die Fluthströmung ostwärts getrieben. Die beiden nächsten unter den Kapitänen Parker und Cotgrave erreichten jedoch gegen 12½ Uhr das französische Mitteltreffen und begannen sofort ungestüm den Kampf, indem sie zunächst die Briggs „Etna“ und „Volkan“ zu entern versuchten, jedoch nur um abgeschlagen zu werden. Die gehoffte Ueberraschung war gänzlich mißlungen. Man fand die Franzosen nicht nur wach und gefechtsbereit, sondern auch ihre Boote gegen den Angriff in einer Weise gesichert, als habe Latouche Nelsons Absichten gekannt. Sie waren sämmtlich aneinander gekettet die Briggs durch Enternetze gedeckt und an den Seiten der Fahrzeuge waren überall horizontale Stangen mit eisernen Spitzen angebracht, welche die feindlichen Boote vom Entern abhielten. Die Geschütze standen geladen, die Mannschaften unter Waffen auf dem Deck und die Franzosen hielten sich von der Vergeblichkeit des Ueberfalles so überzeugt, daß einer ihrer Kapitäne einem englischen Boote edelmüthiger Weise zurief: „Laßt Euch rathen, brave Engländer, und bleibt zurück. Ihr könnt hier nichts ausrichten und angreifen heißt nur das Blut tapferer Männer nutzlos vergießen.“

Er hatte Recht; die trotzdem vordringenden Engländer erhielten so furchtbares Feuer, daß sie nur kurze Zeit Stand halten konnten und sich mit schweren Verlusten zurückziehen mußten, wobei Kapitän Parker selbst tödtlich verwundet wurde. Die östlich getriebene Abtheilung Sommervilles arbeitete sich zwar gegen die Strömung auf und griff trotz der Niederlage der Kameraden den rechten Flügel an, mußte aber ebenfalls schleunig weichen, während die gegen den linken Flügel bestimmten Abtheilungen gar nicht zum Kampfe kamen, sondern ebenfalls vom Strome versetzt waren und sich nur den Flüchtenden anschließen konnten. Der Verlust der Engländer betrug 172 Mann. Der der Franzosen ist nicht be-

kannt geworden, doch kann er nur unbedeutend gewesen sein, da die Engländer mit blanker Waffe kämpften und die Vertheidigungsanstalten sie abhielten, allgemein zum Handgemenge zu kommen.

Nelson hatte eine empfindliche Niederlage erlitten und war auf das schmerzlichste davon berührt. Zwar versicherte er in einem Privatbriefe, daß, wenn alle Boote auf ihrem Posten gewesen wären, sämmtliche Ketten der Franzosen die Engländer nicht gehindert haben würden, die ganze Flotille zu nehmen, allein dieser schwache Trost beruhte wohl auf Selbsttäuschung. Wo er sonst die Franzosen geschlagen hatte, da lag die Schuld meistens an deren Führung; hier hatte er einen Befehlshaber gegenüber, der seiner würdig, ebenso tapfer wie umsichtig und wachsam war. Aber auch der Tod des Kapitän Parker, den er sehr liebte, ging Nelson ungemein nahe und er schrieb darüber an dessen alten Vater: „Sein Verlust hat meinem Herzen eine Wunde geschlagen, welche die Zeit schwer heilen wird."

Der unglückliche Ausgang des Kampfes bei Boulogne machte in England einen tiefen Eindruck. Die Flotille gewann dadurch auch plötzlich in den Augen derjenigen eine größere Bedeutung, die absichtlich oder unabsichtlich sie bisher mit Geringschätzung betrachtet hatten. Jedenfalls trug er aber dazu bei, die Friedenswünsche des Ministeriums Addington zu unterstützen und die bereits begonnenen Verhandlungen in schnelleren Fluß zu bringen. Man war von den furchtbaren Kämpfen der letzten acht Jahre ermattet und sehnte allseitig den Frieden herbei. Am 12. Oktober 1801 wurden die Feindseligkeiten zwischen Frankreich und England eingestellt und der Friede ein halbes Jahr später durch den Vertrag von Amiens besiegelt, wenn er auch nur kurze Zeit dauern sollte und eigentlich nichts weiter als ein Waffenstillstand war, während dessen die streitenden Parteien neue Kräfte sammelten.

Nelson hatte bald nach dem Kampfe von Boulogne um

Enthebung von seinem Posten gebeten. Zwar war durch den Fehlschlag sein Ruf in den Augen des Volkes wenig beeinträchtigt, aber er mit sich selbst unzufrieden. Er kleidete seinen Antrag in die Worte, daß das Vaterland in seinen Namen ein Vertrauen gesetzt, dem er sich gefügt und in Rücksicht auf das er die Stellung freudig übernommen habe, aber daß dieser Bootsdienst, obgleich Theil eines großen Angriffsplanes, nie der einzige sein könne, und er auch nicht glaube, daß das Kommando der Stellung eines Vice-Admirals entspreche. Er drängte dabei abermals auf eine Eroberung von Vlissingen hin, weil er das Bedürfniß fühlte, die erlittene Scharte auszuwetzen, aber die Friedensverhandlungen setzten vorläufig diesen ehrgeizigen Wünschen ein Ziel. Es war ihm nun vergönnt, zwei Jahre der lang entbehrten Ruhe zu pflegen, deren seine ohnehin schwächliche und durch die Aufregungen und Anstrengungen der letzten Seezüge auch sehr angegriffene Gesundheit in hohem Grade bedürftig war. Er zog sich auf seine inzwischen bei Merton in der Nähe von London angekaufte Besitzung zurück, um seine weiteren Tage dort in Gesellschaft von Sir William und Lady Hamilton zu verleben. Er erholte sich auch wirklich zusehends und nicht wenig mochte dazu beitragen, daß es ihm gelang, seinen alten Vater zu versöhnen, der bisher mit Trauer und Sorge auf die Verirrungen seines heißgeliebten Sohnes geblickt hatte und dadurch schwer bekümmert war. Die glückliche Täuschung, daß nur ein auf gegenseitige Bewunderung und Hochachtung begründetes platonisches Verhältniß zwischen Nelson und Lady Hamilton bestehe, welche letztere auch den alten Mann durch ihren Zauber zu bestricken wußte, ließ diesen die Sache anders ansehen als bisher, und bald nachher schloß er befriedigt in seinem 79. Jahre die Augen zur ewigen Ruhe.

Während Nelson auf der einen Seite jetzt am Ziel seiner so oft ausgesprochenen größten Wünsche zu sein schien, im Kreise seiner theuren Freunde still und friedlich zu leben, nagte trotzdem ein Wurm an seinem Herzen und ließ ihn

nicht zum Genusse der so lange ersehnten Ruhe kommen. Für die Schlachten von St. Vincent, Kamperduin und Abukir hatte der König den dabei betheiligten Kapitänen goldene Denkmünzen verliehen. Für Kopenhagen jedoch, obwohl Nelson diesen Kampf das schwierigste Werk, die heißeste Schlacht und den glorreichsten Sieg nannte, der je die Annalen der englischen Marine verherrlicht habe, wurde sie nicht gegeben, obwohl sich Nelson auf das angelegentlichste darum bemühte. Er schrieb dies, ob mit Recht oder Unrecht dem Grafen St. Vincent zu, während es wahrscheinlich eine Strafe für seinen Ungehorsam gegen Parker's Befehle war. Diese Annahme erbitterte ihn so, daß das freundschaftliche Verhältniß, welches bis dahin beide Männer mit einander verband, erkaltete und für die Zukunft eine bedauernswerthe Entfremdung zwischen ihnen eintrat, um so mehr, als Nelson muthmaßen mochte, daß Graf St. Vincent auch noch einem andern lebhaften Wunsche hindernd entgegentrat.

Zu Anfang des Jahres 1803 verschied Sir William Hamilton. Wie bereits bemerkt, empfahl er in seinen letzten Augenblicken seine Frau dem Schutze seines „theuersten Freundes, des kräftigsten und ehrenwerthesten Charakters, den er je kennen gelernt", aber sein großes Vermögen hinterließ er ihrem früheren Liebhaber, so daß Lady Hamilton ganz mittellos dastand, da die 1200 £ betragende Pension ihres Mannes mit dessen Tode aufhörte. Nelson wandte sich nun in warmen Worten an den Premierminister, um für die Wittwe eine Anerkennung auszuwirken, indem er die wichtigen Dienste aufzählte, die sie damals seiner Flotte bei der Verproviantirung in Syracus geleistet habe, und die es ihm allein möglich gemacht hätten, die Franzosen in Aegypten zu schlagen. Der Minister soll auf diesen Brief hin auch wirklich anerkannt haben, daß die Betreffende deshalb gerechten Anspruch auf die Dankbarkeit des Vaterlandes besitze — aber leider nur in Worten. Die gehoffte Geldunterstützung

blieb aus und um ihre Zukunft sicher zu stellen, setzte ihr deshalb Nelson aus seinem eigenen Vermögen für seine Lebenszeit eine Pension in gleicher Höhe wie die ihres verstorbenen Mannes aus.

Bald nach diesen Ereignissen brachen die Feindseligkeiten zwischen England und Frankreich von Neuem aus. Letzteres war aus dem zehnjährigen Kampfe zwar insofern als Sieger hervorgegangen, als es die von England beschützten Festlandsmächte niedergeworfen und sich einen großen Länderzuwachs erworben hatte, dafür war ersteres aber auch unbedingter Herr des Meeres geworden und hatte Frankreich und dessen Verbündeten auf dem Wasser so furchtbare Verluste zugefügt, daß Napoleon sie nicht verschmerzen konnte und wollte. Während in dem verflossenen Kriege nur fünf englische Linienschiffe in Feindeshände fielen, hatten die Franzosen 55, ihre Verbündeten aber 30 Linienschiffe an die Engländer verloren, abgesehen von den Fregatten, kleineren Fahrzeugen und Kauffartheischiffen, die nach Tausenden zählten. Von den genommenen Linienschiffen hatte England 50 seiner Flotte einverleibt und besaß am Schlusse des Krieges 126 diensttaugliche, während Frankreich nur 36 zählte.

Trotzdem war von Napoleon nach dem Frieden von Amiens keineswegs der Plan eines Einfalls in England aufgegeben; im Gegentheil hatte er ihn nur noch erweitert. Er wollte seinen tödtlich gehaßten Feind nicht nur in Schrecken setzen, sondern England unterjochen. Statt der 40 000 Mann von 1801 beabsichtigte er jetzt 120 000 Mann hinüberzuwerfen und hatte die kurzen Friedensjahre benutzt, um eine Flotille von nicht weniger als 2000 flachgehenden Fahrzeugen zusammenzubringen. Doch er sagte sich wohl, daß eine solche Ueberfahrt lediglich vom Wetter abhänge und daß ein Wechsel desselben die Unternehmung auf das Höchste gefährden könne Selbst beim günstigsten Wetter, vollständiger Windstille und Nebel gebrauchte man trotz der besten Vorbereitungen mindestens 36 Stunden zur Ausführung. Wer

konnte dafür einstehen, daß solche Witterungsverhältnisse so lange anhielten? Erhob sich aber Wind dabei, so konnte die ganze Armee der Vernichtung durch die englischen Blockadeschiffe gewärtig sein. Die Flotille mußte daher durch eine entsprechende Flotte von Linienschiffen gedeckt werden, welche die englische beschäftigen und sie in einen Kampf verwickeln konnte, um die Armee inzwischen über den Kanal setzen und ihr Ziel ungehindert erreichen zu lassen.

Sobald dieser Beschluß gefaßt war, gab Napoleon Befehl für den Bau von 30 Linienschiffen in den verschiedenen Häfen, die im März 1803 fertig sein und die Stärke der französischen Kanalflotte auf 60 Schlachtschiffe bringen sollte. Der Einfall selbst war auf den Monat August 1803 geplant, weil man um diese Jahreszeit am ehesten auf die erforderliche Witterung hoffen durfte.

Allein die wachsamen Engländer ließen sich nicht überraschen. Ihre Regierung erklärte am 16. Mai 1803 Napoleon den Krieg und begannen ihn mit solcher Kraft, daß schon am 1. Juni 60 englische Linienschiffe die französischen Küsten blockirten. Sobald die Feindseligkeiten ausbrachen, litt es natürlich auch Nelson nicht länger am Lande und er fühlte den unwiderstehlichen Drang, neue Lorbeern um sein Haupt zu winden. Er bat um das Kommando im Mittelmeere und erhielt es. Aller Wahrscheinlichkeit nach wurde letzteres wieder der vornehmste Kriegsschauplatz und ganz England fühlte und wußte, daß sein größter Seeheld dorthin gehöre, wo die größte Gefahr sei.

Er heißte seine Flagge auf dem Dreidecker „Victory“ von 120 Kanonen, der früher Lord Jervis bei Cap St. Vincent getragen. Am 8. Juli 1803 ging er mit ihm in See zu seinem bereits unter Admiral Bickerton vorausgegangenen Geschwader ab und vereinigte sich mit ihm auf der Höhe von Cap Sicie, um Toulon zu überwachen. Dort befehligte sein Gegner von Boulogne, Admiral Latouche Tréville 9 Linienschiffe, während die andern demnächst vom Stapel laufen sollten.

Er kreuzte hier vier Monate, ohne daß die Franzosen ausliefen. Dann zwangen ihn die Strenge des Winters und Mangel an Trinkwasser in einer Bucht an den Mündungen des Bonifacio hinter der Magdaleneninsel zu ankern. Er vertheilte von hier aus bis Toulon seine Fregatten in solcher Weise, daß sie ein etwaiges Auslaufen der Franzosen aus Toulon und ihren Kurs beobachten und ihm melden konnten, um sie sofort zu verfolgen und — was in seinen Augen dasselbe bedeutete — zu schlagen. Er fand jedoch auch hier in dem schneidigen Latouche, damals unstreitig der hervorragendste Admiral Frankreichs, einen Mann, den er nicht so geringschätzig beurtheilen durfte, wie es Franzosen gegenüber sonst seine Gewohnheit war. Seit dessen Anwesenheit in Toulon kam ein ganz anderer Zug in die Flotte. Er hatte beständig ein Linienschiff und eine Fregatte sowie eine Reserve zum Auslaufen bereit und hielt dadurch die englischen Fregatten von Toulon fern, die bis dahin in unmittelbare Nähe des Hafens gekommen waren, um von den Fortschritten der französischen Rüstungen Kenntniß zu nehmen.

Nelson gelangte auch allmälig zu der Ueberzeugung, daß er es mit einem besonders tüchtigen Seeoffizier zu thun habe, ließ sich jedoch trotzdem zu einer Aeußerung über ihn hinreißen, die ihm selbst gerade nicht zur Ehre gereichte.

Zwei französische Fregatten wurden durch Windstille gezwungen unter der hyerischen Insel Parquerolles vor Anker zu gehen. Nelson hatte fünf Linienschiffe und einige Fregatten bei sich, mit denen er die beiden Franzosen abzuschneiden versuchte. Sobald der wachsame Latouche diese Absicht merkte, war er innerhalb einer halben Stunde mit acht Linienschiffen unter Segel und steuerte auf die Engländer zu. Eine solche Schnelligkeit der Bewegung kam Nelson vollständig unerwartet; sie zeugte davon, daß unter des neuen Befehlshabers Händen ein ganz anderer Geist in die französische Flotte gekommen sei und sie, sowie die Erinnerung an Boulogne veranlaßten Nelson zum ersten Male, vor einem

an Zahl etwas überlegenen Feinde zurückzuweichen und den angebotenen Kampf nicht anzunehmen. Er bewerkstelligte seinen Rückzug unter kleinen Segeln, widerwillig und mit innerem Grimm, aber er that es. Als er jedoch einige Zeit darauf in französischen Zeitungen die der Wahrheit entsprechende Mittheilung von Latouche las, dieser habe ihn bis zum Dunkelwerden verfolgt, wurde er so aufgebracht und ließ seinem Zorne so die Zügel schießen, daß er an Freunde die seiner unwürdigen Worte schrieb: „Diesen Brief von Latouche bewahre ich auf und so wahr mich Gott erschaffen hat, soll er ihn hinunterschlingen, wenn ich ihn treffe.“ Der für Frankreich leider viel zu früh und wenige Wochen darauf erfolgende Tod des schneidigen Admirals entband ihn dieses unbedachten Gelöbnisses, das möglicher Weise ihn sonst arg hätte in Verlegenheit bringen können.

Ein Jahr lang hatte Nelson bereits Toulon blockirt, ohne daß die Franzosen erschienen wären und seine Geduld wurde auf eine harte Probe gestellt. Daß sie auslaufen würden, glaubte er bestimmt und hatte er auch in Erfahrung gebracht, daß sie 7000 Mann Landungstruppen an Bord nehmen sollten. Aber welches war ihr Ziel? Vergebens zerbrach er sich den Kopf darüber. Wiederum verstanden die Franzosen das Geheimniß gut zu bewahren und Nelsons Muthmaßungen schwankten zwischen Irland, den Antillen, der Levante und Aegypten. Er hörte, daß ein von Westindien kommendes französisches Geschwader nach Ferrol geflüchtet sei und dort von Admiral Cochrane blockirt werde. Wenn es jenem gelang durchzubrechen und sich mit dem von Toulon zu vereinigen! oder wenn die 21 Linienschiffe aus Brest entkamen! Hatte doch Admiral Bruix 1798 dies trotz der größten Wachsamkeit der Engländer gewagt und war glücklich in Cartagena angelangt. In Brest befehligte Admiral Gantheaume, der ebenso kühn wie geschickt mit zwei Fregatten Napoleon mitten durch die englischen Geschwader von Aegypten nach Frankreich zurückgeführt hatte. Er war

im Mittelmeere genau bekannt und seine Wahl zum Befehlshaber der Flotte von Brest deutete darauf, daß deren Ziel das Mittelmeer sei.

Mit derartigen Fragen und Zweifeln marterte sich Nelson ab und kam schließlich zu der Entscheidung, eine solche Stellung einzunehmen, von der aus er die beabsichtigte Vereinigung hindern und die Geschwader einzeln schlagen zu können glaubte. Freilich war er trotzdem auf falscher Fährte. Napoleon hatte eine ganz andere Idee und sein Plan war so fein angelegt, wie geheim gehalten. Der Einfall in England war sein einziges Ziel und Alles darauf berechnet, die Engländer so irre zu führen, daß er trotz ihrer Aufmerksamkeit eine große Flotte im Kanal zusammenbringen konnte.

In Toulon lagen jetzt 10 Linienschiffe fertig. Latouche sollte mit ihnen auslaufen, nach Cadix gehen, das dort liegende französische Linienschiff Aigle mitnehmen, fünf Linienschiffe in Rochefort freimachen und im Kanal erscheinen, während Gantheaume vor Brest die englische Blockadeflotte festhielt. Die Holland blockirende englische Flotte konnte der letzteren nicht zu Hülfe kommen, weil sonst die fünf Linienschiffe der Holländer frei geworden wären und in den Dünen hatten die Engländer nur 8 Schiffe, denen die Franzosen an Zahl dann doppelt überlegen waren.

Der Plan war sehr geschickt entworfen und hatte auch alle Chancen des Gelingens für sich, als der im August 1804 erfolgende plötzliche Tod des tapferen Latouche dazwischen trat. Für Frankreich war dies ein harter Schlag, ein unersetzlicher Verlust. Es verlor mit ihm einen Admiral, dessen Muth, Entschlossenheit und Feldherrntalente geeignet waren, seine Flotten zum Siege zu führen und der ein Nelsons würdiger Gegner war. Hatte in ihm Napoleon die richtige Wahl getroffen, so machte er mit seinem Nachfolger einen desto größeren Mißgriff. Er bestimmte Villeneuve dazu und verdarb damit Alles. Es fehlte Letzterem durchaus nicht an hingebender Tapferkeit, aber jener wagende Muth, um weit-

blickende Unternehmungen durchzuführen, Entschiedenheit des Handelns, Geistesgegenwart, die Fähigkeit, im Augenblick einen Entschluß zu fassen und das Richtige zu treffen seine Untergebenen zu entflammen und eine große Flotte mit dem Geiste zu beseelen, der Schlachten gewinnt — Eigenschaften, wie sie in so hohem Grade Nelson in sich vereinte und welche Latouche ihm streitig machte, gingen Villeneuve vollständig ab. Bereits bei Abukir hatte er dies gezeigt. Seine Scheu vor Verantwortung und die Unfähigkeit rechtzeitig einen Entschluß zu fassen hatten ihn abgehalten, seinem Admiral zu Hülfe zu kommen. Er wartete auf Befehle und ließ ihn währenddem vernichten.

Merkwürdiger Weise rechnete ihm dies Napoleon weniger an und als der Marineminister Decrès drei Admiräle zur Nachfolge für Latouche vorschlug, wählte der Kaiser unter ihnen Villeneuve, weil er schließlich die Trümmer der Nilflotte gerettet habe.

„Er ist glücklicher als seine Kameraden," sagte er, „deshalb wähle ich ihn." Derselbe Fatalismus, mit dem Napoleon an seinen eigenen Glücksstern glaubte, ließ ihn denselben auch bei Andern erblicken und ihnen sein Vertrauen schenken — in diesem Falle allerdings zu Frankreichs Unheil und zu Englands Glück. Villeneuve trat im November 1804 sein Kommando an, aber noch sollten zwei Monate vorübergehen, ehe er den Hafen von Toulon verließ.

Inzwischen wurde England auch von Spanien der Krieg erklärt. Letzteres zahlte insgeheim jährlich 48 Millionen Francs Subsidien an Frankreich, was dem englischen Ministerium bekannt geworden war. Dieses betrachtete deshalb Spanien als seinen Feind und beschloß ihm einen empfindlichen Schlag zu versetzen. Derselbe bot sich bald in der Fortnahme eines spanischen Geschwaders, das aus Westindien kommend große Geldsummen an Bord hatte, die zur Zahlung der französischen Hülfsgelder bestimmt waren. England blieb damit einer Politik treu, die es schon seit Jahr-

hunderten verfolgt hatte, seine Gegner ohne vorhergehende Kriegserklärung zu überfallen und damit sich zugleich materielle Vortheile zu verschaffen. Es durfte sich demnach aber auch nicht beklagen, wenn ihm ein solches Verfahren den Beinamen „perfides Albion“ eintrug.

Spaniens Antwort war die Kriegserklärung, doch konnte es vor März nicht schlagfertig sein und Nelson mußte abermals eine lange Geduldsprobe der Unthätigkeit bestehen. Sein Geschwader war jetzt bis auf 11 Linienschiffe angewachsen. Damit glaubte er die Vereinigung der Spanier und Franzosen hindern und sie einzeln schlagen zu können. Die Spanier verachtete er und seit Latouche's Tode schwand auch wieder die bessere Meinung, die er von der französischen Flotte gewonnen. Villeneuve verstand es nicht, den schneidigen Geist der Flotte, die musterhafte Ordnung und scharfe Disziplin aufrecht zu erhalten, die sein Vorgänger geschaffen hatte. Sie verfiel allmälig wieder in ihren alten Zustand der nachlässigen Handhabung des Dienstes, der Sorglosigkeit und mangelnden Ordnung.

Wenn dies vergebliche Warten, das sich nun schon über 1½ Jahre hinzog, Nelson auch oft zur Verzweiflung zu bringen drohte, so hatte es doch auch wieder sein Gutes, indem es die innere Kraft und Leistungsfähigkeit seines Geschwaders bedeutend den Franzosen und Spaniern gegenüber stärkte, deren Schiffe unthätig in den Häfen lagen und dort ihre Besatzungen nur höchst unvollkommen in den Punkten üben konnten, welche bei einer Seeschlacht ausschlaggebend sind, nämlich in Seegewohnheit und seemännischer Tüchtigkeit unter allen Witterungsverhältnissen, sowie in Ausbildung in der Bedienung der Artillerie und im Schießen bei bewegtem Wasser. Trotz der bittern Stimmung, die sich bei dem fruchtlosen jahrelangem Warten Nelsons bemächtigte, vergaß er jedoch nicht einen Augenblick, nach jeder Richtung für das Wohl seiner Mannschaften Sorge zu tragen, wie er es von Graf St. Vincent gelernt hatte. „Die Hauptsache bei einer

Streitmacht ist die Gesundheit der Leute, aus der sie besteht" war auch sein oberster Grundsatz und er scheute keine Mühe, ihm gerecht zu werden. Um alles, was dies anging, — gute und reichliche Verpflegung mit dem erforderlichen Wechsel der Nahrungsmittel, zweckmäßige Kleidung, Beschäftigung und angenehme Zerstreuung, soweit dies die Bordverhältnisse irgend zuließen, kümmerte er sich bis in die kleinsten Einzelheiten selbst und trat seinen Leuten dadurch natürlich sehr nahe. Nichts weiß der gewöhnliche Seemann höher zu würdigen, als wenn er sieht, daß seine Vorgesetzten sein wirkliches Wohl im Auge haben. Er dankt ihnen diese Sorge durch treueste Anhänglichkeit und Liebe und geht für sie durch das Feuer. Das thaten de Ruiter und Nelson; Beide wurden deshalb von ihren Untergebenen vergöttert und deren Hingabe trug in großem Maße zu ihren glänzenden Siegen bei. Wie Nelson es verstand, das Wohlbefinden seiner Mannschaften zu fördern, bewies der Umstand, daß er nach 1½ jähriger Kreuzfahrt in jedem Wetter unter seinen 6000 Mann keinen Kranken irgend bedenklicher Art hatte. Er durfte daher mit Recht in dieser Zeit sagen: „Meinerseits befehlige ich eine Flotte, wie ich noch keine gesehen habe." Das klang fast anmaßend, war aber thatsächlich so, und das Verdienst dafür gebührt ihm allein.

Sehr bald sollte sich auch der große Unterschied zwischen einer so hergerichteten und einer sonst still liegenden Flotte zeigen. Am 19. Januar 1805 lag Nelson auf der Rhede von Bonifacio vor Anker, als plötzlich zwei seiner Fregatten unter vollen Segeln erschienen, von deren Toppen das so lange und schmerzlich ersehnte Signal wehte: „Der Feind ist in See gegangen!" Nach 1½ Stunden war die englische Flotte unter Segel. Der steife Westwind gestattete nicht, gegen ihn anzukreuzen und das Geschwader mußte deshalb durch eins der ostwärts in das tyrrhenische Meer führenden gefährlichen Fahrwasser geleitet werden. Es war bereits dunkel; die Breite des Kanals zwischen der Biscie-Klippe

und der Nordostspitze Sardiniens betrug nur 400 Meter, doch Nelson scheute im Vertrauen auf die Manövrirfähigkeit seiner Flotte vor dem Wagstück nicht zurück, hindurch zu gehen. Mit der „Victory“ voransegelnd führte er seine 11 Linienschiffe glücklich durch die Enge und steuerte nach der Südspitze Sardiniens längs der Küste.

Die Fregatten hatten den südlich steuernden Feind aus Sicht verloren und er hoffte deshalb bestimmt, Villeneuve an jenem Punkte zu treffen. Ein Unwetter war im Anzuge; Nelson kannte die Gefahr der hier plötzlich auftretenden Stürme und traf seine Vorbereitungen. Da er den Feind aufsuchte, wollte er ihm nicht mit gebrochenen Stengen und Raaen entgegentreten. In kürzester Frist waren die oberen Stengen und Raaen gestrichen und der losbrechende Sturm fand ihn unter bequemen Segeln, die ungefährdet seiner Wuth Trotz boten, mit der das Unwetter volle drei Tage anhielt. Er hatte gelernt, vorsichtiger zu sein und sich nicht dem Mastenbrechen auszusetzen, wie damals im Meerbusen von Lyon, wodurch ihm die französische Nilflotte entging.

Am 23. Januar erfuhr er durch eine seiner Fregatten, daß ein französisches Linienschiff nach Ajaccio geflüchtet und eine feindliche Fregatte im Meerbusen von Cagliari gesehen war. Er entnahm daraus, daß die Franzosen durch den Sturm zerstreut und entweder wieder nach Toulon zurückgekehrt oder nach Aegypten gesegelt seien. Im ersten Falle konnte er sie nicht mehr einholen und er beschloß deshalb, sie sofort in Aegyten aufzusuchen. Am 8. Februar langte er vor Alexandrien an, aber nur, um ebenso unangenehm enttäuscht zu werden, wie vor sieben Jahren; vom Feinde war dort keine Spur. Augenblicklich kehrte er um und hielt auf Malta zu. Ehe er dort eintraf, erfuhr er endlich durch ein entgegenkommendes Schiff, daß Villeneuve wieder nach Toulon zurückgekehrt sei, und er that nun alles Mögliche, um auf das Schnellste selbst wieder dort hinzukommen. „Diese Herren sind nicht an dergleichen Wetter gewöhnt“,

äußerte er von den Franzosen, „dem wir 21 Monate trotzten, ohne einen Mast oder eine Raa zu verlieren.“ Villeneuve dagegen schüttete sein Herz an seinen Jugendfreund den Marineminister Decrès in den Worten aus: „Das Geschwader von Toulon war auf der Rhede sehr schön und die Mannschaft exercirte auch gut. Sobald aber der Sturm kam, nahm alles eine andere Gestalt an. Die wenigen Matrosen waren nicht aufzufinden und die Soldaten wurden seekrank. Sie liefen alle auf das Oberdeck und hinderten das Manövriren. Deshalb flogen die Segel fort und brachen die Raaen, denn die Beschädigungen wurden eben so viel durch Unerfahrenheit und Ungeschicklichkeit, wie durch die schlechte Beschaffenheit der von den Arsenalen gelieferten Gegenständen verschuldet.“ Das zeigte ein trauriges Bild der französischen Flotte.

Napoleon urtheilte sehr scharf über Villeneuve. „Was soll man mit Admiralen machen, die bei der ersten Havarie den Kopf verlieren“, sagte er, „und nur an die Rückkehr denken. Wenn im Sturm einige Stengen brechen, so sind das sehr gewöhnliche Vorkommnisse, die man auf See hätte repariren sollen und nach einigen Tagen schönen Wetters wäre alles gut gewesen. Aber das Hauptübel in unserer Marine ist, daß die Leute, welche sie befehligen, in allen Kommandoangelegenheiten neu sind.“

Trotzdem ließ er Villeneuve auf seinem Posten, wenngleich er schon längere Zeit seinen ursprünglichen Plan, der für Latouche's Persönlichkeit berechnet war, umgestaltet hatte. Jetzt sollte nicht mehr Villeneuve sondern Gantheaume mit der Brestflotte nach dem Kanal kommen, ersterer aber von Toulon und Admiral Missiessy von Rochefort aus nach den Antillen abgehen, um die Engländer irre zu führen, sie von Brest fortzulocken und Gantheaume frei zu machen. Missiessy war ausgelaufen, hatte auch schweren Sturm bestanden, war aber weiter gegangen, während Villeneuve zurückkehrte, um abermals zwei Monate zu gebrauchen, ehe er nach Instandsetzung seines Geschwaders zum zweiten Male in See ging.

Nelson wurde ebenfalls durch Gegenwinde lange aufgehalten und traf erst am 12. März wieder vor Toulon ein, um einige Tage darauf seinen Beobachtungsposten bei St. Sebastian aufzusuchen. Um Villeneuve zu dem Glauben zu verleiten, daß er an der spanischen Küste kreuze, schickte er ein Linienschiff vor Barcelona, legte sich aber mit der übrigen Flotte an die Südspitze von Sardinien, weil er noch immer mit Bestimmtheit an eine zweite ägyptische Expedition glaubte und darin durch die Nachricht bestärkt wurde, daß die Franzosen auch eine Menge Sättel und Gewehre eingeschifft hätten. Bei Sardinien warteten Nelsons bereits Transportschiffe, aus denen er sich für 5 Monate mit Lebensmitteln versah, denn er hatte den festen Entschluß gefaßt, die Franzosen selbst bis zu den „Antipoden" zu verfolgen.

Fast wurde er beim Worte gehalten und alle die Täuschungen so wie der daraus erwachsende Kummer, die er bereits bei seiner ersten Fahrt nach Aegypten 1798 erfahren, warteten seiner wiederum, nur noch in vergrößertem Maße.

Wie damals tröstete er sich jedoch mit dem Bewußtsein, daß, wenn er auch ein irriges Urtheil über den vom Feinde eingeschlagenen Weg gefällt, er doch gewichtige Gründe dafür gehabt habe. Jedenfalls zeigte er sich auf diesem zwei Jahre dauernden Seezuge, während dessen er nicht durch die Verlockungen einer Sirene von seiner Pflicht abwendig gemacht wurde, als der große Mann und Seeheld, der er sonst war. Seine nie erlahmende Thätigkeit, seine unermüdliche Ausdauer, die durch keinerlei Täuschung abgeschwächt werden konnte, die beständige Schulung seiner Offiziere und Mannschaften unter den schwierigsten fachlichen Verhältnissen — sie waren die Vorbereitungen für Trafalgar, für jene ewig denkwürdige Schlacht, an der die großartigen Pläne Napoleons endgültig zerschellten, und. in der Nelson die Rettung seines Vaterlandes vor einer furchtbaren Gefahr mit seinem Herzblut bezahlte

Als sich Ende März die Franzosen immer noch nicht sehen ließen, fürchtete Nelson, die Unternehmung sei aufge=

geben, und steuerte nach Toulon hinauf. Am 4. April begegnete ihm eine seiner Beobachtungs-Fregatten und theilte ihm mit, daß sie am 31. März Villeneuve mit 11 Linienschiffen, 7 Fregatten und 2 Briggs unweit Cap Sicie mit dem Kurs nach der afrikanischen Küste zu gesehen habe. Eine zweite Fregatte, die „Active", sei in seiner Nähe geblieben, um ihn weiter zu beobachten. Daraufhin schickte nun Nelson Schiffe nach allen Pässen, die nach Aegypten führten, aber als er am 11. noch keine Spur von den Feinden entdeckt hatte, entsandte er zur Warnung sofort Fregatten nach Gibraltar, Lissabon und an das Blockadegeschwader vor Brest und kreuzte selbst westwärts auf. Einige Tage darauf erhielt er Kunde, daß Villeneuve bereits am 8. d Mts. Gibraltar passirt habe. Die Befürchtung, daß dieser schon auf dem halben Wege nach Irland oder Jamaika sein könne, versetzte ihn in Verzweiflung. „Ich schaudere bei dem Gedanken", schrieb er, „welchen Schaden der Feind uns bereits zugefügt haben mag."

Die Schuld an dem Entschlüpfen der Franzosen lag daran, daß die „Active" sie in der nächsten Nacht aus Sicht verloren hatte und Villeneuve selbst am folgenden Tage durch einen glücklichen Zufall von einem aus Ragusa kommenden Fahrzeuge erfuhr, die englische Flotte habe vor fünf Tagen im Süden von Sardinien gekreuzt. Er ging deshalb nördlich von den Balearen dicht unter die spanische Küste und gelangte am 9. April nach Cadix, wo er das englische Blockadegeschwader von fünf Linienschiffen unter Admiral Orde verjagte und vor Anker ging, um sich mit dem spanischen Admiral Gravina zu vereinigen.

Von den 16 Linienschiffen, welche in Cadix lagen und die man bei der Kriegserklärung Frankreich zugesagt hatte, waren aber nach so langen Monaten nur sechs nothdürftig seefertig, weil sich in den Arsenalen keine Vorräthe befanden, und ebenso schlimm stand es mit der Bemannung. Kurz zuvor hatte das gelbe Fieber in schrecklicher Weise die

spanischen Küstenstriche heimgesucht, eine große Zahl der seemännischen Bevölkerung hingerafft und die Flottenbehörden waren dadurch gezwungen, ihre Zuflucht zum Pressen zu nehmen. Dadurch bekam man aber nur eine Gesellschaft zusammen, welche der französische Botschafter in Spanien als eine „gräßliche Bande“ bezeichnete. Von diesen [6 Schiffen blieben außerdem aus irgend einem Grunde und weil Villeneuve nicht länger auf sie warten wollte, 4 zurück. Sie segelten später allein nach Martinique, während Villeneuve noch den französischen „Aigle“ mitnahm und in der Nacht des 9. April mit 12 französischen, 2 spanischen Linienschiffen und etwa 4500 Mann Truppen an Bord ihnen vorausging. Die Landungstruppen standen unter Befehl des Generals Lauriston, Adjutanten Napoleons.

Erst vier Wochen später am 7. Mai gelang es Nelson, gegen den beständigen Westwind die Meerenge von Gibraltar zu durchfahren. Der Feind war ihm 35 Tage voraus. Er verfügte über 18 Linienschiffe, Nelson verfolgte ihn mit 11. Latouche war todt, mit Villeneuve und den Spaniern scheute er nicht die fast doppelte Zahl. „Nehmen Sie Jeder einen Franzosen auf sich,“ sagte er seinen Kapitänen, „und überlassen Sie mir die Spanier. Wenn ich meine Flagge streiche, dürfen Sie es auch thun, eher aber nicht.“ Hatte er doch bei Cap St. Vincent schon einmal siegreich gegen sechs Spanier gekämpft!

Bis dahin wußte er immer noch nicht, welchen Weg Villeneuve eingeschlagen habe. Zwar muthmaßte er Westindien, erhielt aber erst ziemliche Gewißheit darüber durch den portugiesischen Admiral Donald Campbell. Dieser war in Cadix gewesen, als Villeneuve absegelte. Gravina hatte seinen Kapitänen versiegelte Befehle gegeben mit der Anweisung, sie erst auf See zu öffnen und bis dahin war das Geheimniß des Reiseziels vollständig gewahrt. Aber jene durch einen unglücklichen Zufall verspäteten 4 Linienschiffe mußten die Befehle bereits in Cadix öffnen, um überhaupt

zu wissen, wohin sie steuern sollten und dadurch wurde die Sache bekannt.

Nelson war außer sich. Gerade das Geschwader, das er seit zwei Jahren unausgesetzt überwacht hatte, war ihm entschlüpft und verbreitete nun aller Wahrscheinlichkeit nach in den englischen Kolonieen Tod und Verderben. Er nahm in der Bucht von Lagos an der portugiesischen Küste Proviant ein und ging am 11. Mai nach Cap St. Vincent, um dort ein Convoy mit 5000 Mann Truppen zu erwarten. Obwohl ihm das Feuer auf den Nägeln brannte, wollte er dennoch nicht fortgehen, ohne es vorher noch zu sichern. Bereits am folgenden Tage erschien es von zwei Linienschiffen geleitet. Er gab noch eins seiner eigenen an dasselbe ab, um es nicht der Flotte von Cartagena in die Hände fallen zu lassen und ging dann mit 10 Linienschiffen zunächst nach Barbados unter Segel, um die 6 Linienschiffe des dort stationirenden Admirals Cochrane an sich zu ziehen.

Die französisch-spanische Flotte verstärkte sich in Westindien auf 25 Linienschiffe, aber mit 16 glaubte er ihr die Spitze bieten zu können. Sie mit seinen 10 angreifen zu wollen, soweit ging seine Verwegenheit doch nicht. „Nach Allem, was ich bis jetzt erfahren," schrieb er bei seinem Abgange an die Admiralität, „muß ich annehmen, daß die verbündete Flotte nach den Antillen gesegelt ist und trotz meiner schwachen Gesundheit werde ich ihr folgen. Unglücklich kann ich sein, aber man soll niemals von mir sagen, daß ich unthätig gewesen bin oder meine Person geschont habe. Eine Lustfahrt wird Keiner die Verfolgung von 18 Linienschiffen mit 10 bis zu den Antillen nennen. Habe ich mich aber getäuscht, so werde ich Ende Juni jedenfalls wieder in Europa sein, d. h. lange vorher, ehe der Feind erfahren kann, wohin ich gesegelt bin."

Nelson setzte Alles daran, um möglichst viel von der verlorenen Zeit wieder einzuholen und traf in Folge dessen schon am 4. Juni in Barbados ein. Seine seit zwei Jahren

so vorzüglich einexerzirte und an einheitliches Zusammenwirken gewöhnte Flotte hatte nur 23 Tage bis Westindien gebraucht, während Villeneuve's Reise dorthin 36 dauerte. Eine That war von Letzterem bereits vollführt worden. Er hatte den befestigten Diamantfelsen, ein Depot für die englische Flotte und Zufluchtsort ihrer Kaper am Eingange der Rhede von Port Royal auf Jamaica erobert.

Neue Befehle waren inzwischen für ihn eingetroffen. Des Kaisers Pläne hatten sich nicht nach dessen Wünschen gestaltet. Brest wurde nach wie vor scharf von den Engländern bewacht und Gantheaume hatte nicht auslaufen können. Wenn er bis zum 21. Juni nicht bei den Antillen einträfe, sollte Villeneuve nach Ferrol zurückkehren. Dort würde er 15 Linienschiffe finden, sollte sich mit ihnen vereinigen und sofort nach Brest gehen.

Er sei dann ungefähr doppelt so stark wie das Blockadegeschwader unter Cornwallis, könne Brest entsetzen und mit Gantheaume zusammenstoßen. „Von dem Gelingen Ihres Eintreffens bei Boulogne," schrieb ihm der Marineminister, „hängt das Schicksal der Welt ab. Wie glücklich ist der Admiral, dem der Ruhm zu Theil wird, seinen Namen an ein so denkwürdiges Ereigniß zu knüpfen." Doch Villeneuve war kein Nelson.

Am selben Tage, als Letzterer in Barbados eintraf, segelte Villeneuve nach dieser Insel, um sie noch auf dem Rückwege nach Europa anzugreifen, während Nelson auf empfangene irrige Nachrichten am 5. Juni die Insel wieder verließ und die Franzosen bei Trinidad aufsuchte. Er hatte von Cochranes Geschwader nur 2 Linienschiffe vorgefunden, die übrigen waren bei Jamaika zurückgehalten, trotzdem wollte er mit 12 gegen 20 feindliche kämpfen, welche Villeneuve beisammen hatte. Beide Flotten passirten sich in entgegengesetzter Richtung ungesehen und während Nelson kampflustig um Trinidad segelte, verbreitete Villeneuve Angst und Schrecken auf den Inseln über dem Winde, nahm ein großes Convoy

von 15 Schiffen fort, unterließ aber den beabsichtigten Angriff auf Barbados, als er durch seine Gefangenen von der Ankunft Nelsons in Westindien erfuhr und segelte direkt nach Europa.

Nelson jagte immer hinter ihm her, aber erst am 12. Juni hörte er von seinem Abgange. Sofort folgte er mit 11 Linienschiffen, indem er Cochrane mit einem zurückließ, in der Hoffnung, die verbündete Flotte noch einzuholen, und nahm seinen Weg nach Cadix. Von Napoleons eigentlichem Plan hatte er keine Ahnung. Er glaubte fest, daß sein Gegner, nachdem ihm die Verheerung der englischen Antillen mißlungen, jetzt wieder nach dem Mittelmeere zurückkehren werde. Er entsandte eine Brigg mit Briefen nach England, und durch einen glücklichen Zufall gelang ihr, was er selbst seit drei Monaten vergeblich erstrebt hatte. Etwa 300 Seemeilen von Antigua sah sie am 19. Juni die verbündete Flotte, deren Kurs aber nicht nach dem Mittelmeere, sondern nördlicher ging. Der schneidige Kapitän der Brigg, Bettesworth, begriff sofort die große Wichtigkeit dieser Entdeckung und steuerte unter allen möglichen Segeln nach England, um dort zu warnen. Nelson fürchtete er zu verfehlen und suchte ihn deshalb nicht auf. Die leichten Briggs waren damals Avisos der Flotten. Sie segelten überhaupt schneller als die schwerfälligen Linienschiffe und ganz bedeutend geschwinder als eine große Flotte, in der sich alle andern nach dem schlechtest segelnden Schiffe richten mußten. Bettesworth langte deshalb schon am 8. Juli in Plymouth an, während die verbündete Flotte noch 60 Seemeilen von Cap Finisterre mit Ostwinden kämpfte. In England faßte man infolge der Nachricht sofort einen Entschluß. Cornwallis erhielt Befehl, die gegen 20 Linienschiffe unhaltbare Blockade von Rochefort und Ferrol sogleich aufzuheben, beide Geschwader zu vereinigen und diese so gewonnenen 15 Linienschiffe unter Admiral Calder den Verbündeten bis Finisterre entgegen zu schicken.

Am 18. Juli kam Nelson in Gibraltar an. Nach fast

vollen 2 Jahren — es fehlten nur 10 Tage daran — verließ er zum ersten Male die „Victory“, um seinen Fuß auf festes Land zu setzen, aber die Franzosen blieben verschwunden; Niemand wußte von ihnen. Erst sein Freund, Admiral Collingwood, der seit Nelsons Fortgange aus dem Mittelmeere mit einem Geschwader nach Cadix geschickt war, machte ihn darauf aufmerksam, daß das ganze Manöver Villeneuve’s nur darauf berechnet gewesen sei, Nelson fortzulocken, um dann nach Vereinigung mit den Rochefort- und Ferrol geschwadern in einer Stärke von 39 Linienschiffen nach Irland zu gehen. Dies leuchtete Nelson sofort ein und er segelte nach Irland ab. Als er dort aber nach einer Verfolgung, die an Ausdauer und Schnelligkeit beispiellos dastand, sich wiederum in seinen Hoffnungen getäuscht sah, ging er nach Brest, um sich am 15. Juli mit Cornwallis zu vereinigen, für den Fall, daß, wie Collingwood befürchtete, Villeneuve mit seiner ganzen Macht gegen Brest vorrücken sollte. Auch hier wußte man nichts vom Feinde, aber Nelson erhielt noch am selben Abende Befehl, mit der „Victory“ nach Portsmouth zu kommen.

Dort endlich erfuhr er Näheres über Villeneuve. Unweit Cap Finisterre war Calder am 24. Juli mit ihm zusammengetroffen. Die Engländer waren 15, die Verbündeten 20 Schiffe stark und der vier Stunden dauernde Kampf wurde durch die Nacht beendet. Calder nahm zwei spanische Schiffe; am anderen Tage hatten sich beide Flotten noch in Sicht, aber sie erneuerten das Gefecht nicht. Beide Befehlshaber waren unentschlossen. Villeneuve wollte vor Allem seinem Auftrage genügen und nach Ferrol hinein; deshalb vermied er den Kampf, obwohl er gesehen, daß sowohl Franzosen wie Spanier sich sehr gut geschlagen hatten und der Verlust der beiden Spanier hauptsächlich durch einen plötzlich einfallenden starken Nebel herbeigeführt war, der verhindert hatte, ihnen Hülfe zu leisten. Calder dagegen scheute sich trotz seines theilweisen Sieges ebenfalls, noch einmal anzu-

greifen, weil er die Tapferkeit der Verbündeten gefühlt, und begnügte sich mit Beobachtung. Als Villeneuve jedoch bis zum 26. Juli vergebens versucht hatte, gegen den hartnäckigen Nordostwind nach Ferrol zu kreuzen, lief er zur Reparatur seiner Schiffe nach Vigo ein.

In einem Briefe, den er von hier aus an den Marineminister Decrès richtete, spricht aus jeder Zeile die düstere Stimmung dieses Mannes, der bald eine so traurige Berühmtheit erlangen sollte, und er zeigt sich darin als das gerade Gegentheil von Nelson. Dieser hat stets vollstes Vertrauen zu seinen Schiffen, seinen Offizieren und Mannschaften, hält sie für die Besten der Welt und brennt nur vor Begierde zu kämpfen — Jener findet Alles mangelhaft, Offiziere, Mannschaften, Schiffe, Masten, Segel und Tauwerk, ist zaghaft und muthlos bei dem Aufsteigen von Schwierigkeiten, die ihm unüberwindlich erscheinen, während ein entschiedener Charakter sie kaum beachten würde.

Es gelang ihm von Vigo nach Ferrol zu segeln, wo Calder noch nicht wieder eingetroffen war, um sich dort mit fünf französischen und zehn spanischen Linienschiffen zu vereinigen. Er hatte nun eine Flotte von 29 Linienschiffen unter sich, da er die schlechtesten Segler in Vigo zurückgelassen. „Fahren Sie ab," schrieb ihm Napoleon, „150 000 Mann und eine vollständige Bemannung für die 2000 Fahrzeuge der Flottille sind bereit, die trotz der englischen Kreuzer auf allen Rheden von Etaples bis Cap Grisnez eine ununterbrochene Schlachtlinie bilden. Ihre bloße Durchfahrt durch den Kanal bringt schon, ohne daß ein Mißlingen zu befürchten ist, England in unsere Gewalt."

Der Appell war vergebens, so sehr auch der feurige und in Napoleons Pläne eingeweihte General Lauriston Villeneuve drängte. Am 11. August lief er endlich von Ferrol aus. Eine kurze Zeit richteten sich die Kiele seiner Flotte nordwärts, dann gewann wieder die Besorgniß vor der Uebermacht der englischen Flotte bei Brest, mit der er Nelson ver-

einigt glaubte, die Oberhand in dem schwankenden Gemüthe und als am 14. der Wind auf Nordost ging und ein Kauffahrteischiff aussagte, es habe eine englische Flotte von 25 Linienschiffen in der Nähe gesehen, da drehte er nach Süden um und segelte nach Cadix.

Damit war Napoleons großartiger Plan eines Einfalles in England, der bei mehr Entschlossenheit Villeneuve's bis jetzt alle Aussicht auf Gelingen hatte, vor der Hand wiederum vertagt. Wäre Letzterer gegen Brest gegangen und hätte er, was nicht der Fall war, die Engländer wirklich überlegen gefunden, so konnte er die Schlacht und einen Theil der Schiffe verlieren, aber sicher würden auch die Engländer so gelitten haben, daß Gantheaume entsetzt wäre. Villeneuve hätte damit nach dem Willen des Kaisers gehandelt und seine Schuldigkeit gethan. Daß er dies unterließ, muß ihm als der größte Vorwurf angerechnet werden. Napoleon verurtheilte diesen Rückzug auch sehr streng und verübelte seinem Admiral dessen Rathlosigkeit und Niedergeschlagenheit um so mehr, als dies Gefühl, wie der Marineminister an Villeneuve schrieb, seiner starken Seele am allerfremdesten war und ihn deshalb auch bei Andern am widerwärtigsten berührte.

Wenn der Kaiser aber auch vorläufig auf seine Pläne gegen England verzichtete und wenige Wochen später darauf verzichten mußte, weil er der Armee von Boulogne gegen die neue Koalition von Rußland und Oesterreich bedurfte, die sein unversöhnlichster Feind, der seit Beginn des Krieges wieder an das Staatsruder berufene Minister Pitt gegen ihn in das Werk gesetzt, so bestand er desto fester darauf, daß die verbündete Flotte sich auf 6 Monate mit Lebensmitteln versehen und das Mittelmeer beherrschen sollte, da sie nach seiner Berechnung unter Anschluß der in Cartagena liegenden, 44 Linienschiffe stark sein müsse und der Feind unmöglich bald eine so große Zahl Streitkräfte zusammenbringen könne.

Als Decrès diese neue Instruktion an Villeneuve über-

sandte, drückte er ihm zugleich den Willen des Kaisers für das zukünftige Verhalten der Flotte aus, der an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig und den Admiral zwischen den Zeilen lesen ließ, was Napoleon selbst bisher an ihm vermißte.

„Der Kaiser," schrieb er, „beabsichtigt für die höheren Befehlshaberstellen ohne Rücksicht auf Rang die geeignetsten Persönlichkeiten auszusuchen. Vor Allem verlangt er edlen Ehrgeiz, Ruhmliebe, Entschlossenheit und unbedingten Muth. Er will dem Vertheidigungssystem, das alle eigene Kühnheit vernichtet und sie beim Feinde verdoppelt, ein Ende machen. Er fordert aber vor Allem Kühnheit, vom Admiral bis zum Matrosen und verspricht Denjenigen, die sie bis zum Uebermaß zeigen, ohne Rücksicht auf den Ausgang, Berücksichtigung und Gnadenbezeugungen Schwächere oder gleichstarke Streitkräfte sollen angegriffen und mit ihnen auf Tod und Leben gekämpft werden. Der Verlust von Schiffen, wenn derselbe rühmlich ist, kommt durchaus nicht in Betracht. Der Kaiser will nicht, daß seine Geschwader noch länger durch einen schwächeren Feind blockirt werden und befiehlt Ihnen, wenn er unter solchen Umständen vor Cadix erscheint, ihn unbedenklich anzugreifen. Sie sollen alles aufbieten, um den Muth unserer Seeleute zu beleben und zu erhöhen. Jede glänzende That wird hoch belohnt werden. Der Kaiser hofft, daß Sie der Erste sein werden, jenen Lohn zu verdienen und welche Vorwürfe ich Ihnen zu machen auch Befehl habe, freue ich mich dennoch, Ihnen sagen zu können, daß sein besonderes Wohlwollen und die größesten Gnadenbezeugungen nur auf die erste glänzende That warten, die Ihrem Muthe zu danken ist."

Nach einem solchen Schreiben konnte Villeneuve, wenn er Ehre besaß, nicht anders, als sobald wie möglich den Feind aufsuchen und sich schlagen. Wäre er im Stande gewesen, sofort auszulaufen, so möchte sich dennoch Alles nach Napoleons Wünschen gefügt haben, aber leider war dies un-

möglich. Es fehlte ihm an Lebensmitteln, Munition, und wenn auch Carl IV. den Befehl ertheilte, ihm alles zur Verfügung zu stellen, so wurde dem schwachen Fürsten kein Gehorsam geleistet. Die Stimmung der Spanier gegen die Franzosen war nicht mehr so freundlich wie früher und seit dem Gefecht bei Finisterre gegen Calder sehr gereizt geworden. Man beschuldigte Villeneuve, wenn auch ungerechter Weise, die beiden spanischen Schiffe preisgegeben zu haben.

Der Marine-Intendant von Cadix wie der Artillerie-Kommandant weigerten sich deshalb, irgend etwas aus den Magazinen zu verabfolgen, wofür nicht der Werth in baarem Gelde hinterlegt würde. Zwar erwirkte der französische Botschafter einen abermaligen Befehl des Königs, der diese Beschränkungen aufhob, allein die Schwierigkeiten erneuerten sich in anderer Weise und mit ihnen ging eine kostbare Zeit verloren, welche die Engländer desto erfolgreicher ausnutzten.

Admiral Collingwood, den Villeneuve bei seiner Ankunft vor Cadix vertrieben, war dahin zurückgekehrt und wurde sehr schnell verstärkt. Am 30. August zählte seine Flotte schon 26 Linienschiffe, während Villeneuve immer noch mit dem in den spanischen Arsenalen herrschenden Mangel und dem Uebelwollen der Beamten zu kämpfen hatte, um das zu erhalten, was er nothwendig zur Kriegführung gebrauchte.

Collingwood sollte jedoch nicht der Befehlshaber vor Cadix bleiben. Als Nelson Mitte August in England eingetroffen war, erbat er Urlaub zu seiner Erholung und ging nach Merton, um bei Lady Hamilton und seiner kleinen Horatia die Ruhe zu finden, deren er nach so langen geistigen und körperlichen Anstrengungen dringend bedurfte. Bei seiner Ankunft suchte man ihm großartige Ovationen darzubringen, doch entzog er sich ihnen sehr schnell, um das zwei Jahre entbehrte häusliche Glück um so viel früher zu genießen. Er mochte wohl das Vorgefühl haben, daß es nicht von langer Dauer sein werde und in der That währte es auch nur wenige Wochen.

Kapitän Blackwood von der Fregatte „Euryalus“ brachte ihm die Nachricht von dem Einlaufen der verbündeten Flotten in Cadix. Am folgenden Tage war Nelson bereits in London, um sich der Admiralität zur Verfügung zu stellen. Er konnte den Gedanken nicht ertragen, daß Jemand anders den Sieg über eine Flotte erringe, die er zwei Jahre lang bewacht, die er mit so viel Mühe und schmerzlichen Enttäuschungen über den Ocean verfolgt und als die ihm gehörende betrachtet hatte. Jetzt wollte er auch den Lohn für alles ernten, was er ihretwegen gelitten, und vor diesem an sich völlig gerechtfertigten Ehrgeize mußte selbst das Glück zurücktreten, das er nach so langem Entbehren seit so kurzer Zeit auf seinem schönen Landsitze mit vollen Zügen genoß.

Der damalige erste Lord der Admiralität, Barham, war hoch erfreut über Nelsons Anerbieten und handelte nur im Sinne ganz Englands, wenn er ihn mit der größten Auszeichnung empfing, ihm unbeschränkte Vollmacht für sein Kommando ertheilte, das sich über das ganze Mittelmeer erstreckte und ihm die freie Auswahl seiner Offiziere überließ.

„Wählen Sie selbst, Mylord,“ erwiderte Nelson, „derselbe Geist beseelt die ganze Flotte; Sie können nicht fehlgreifen.“

Mit größtem Eifer wurde die Instandsetzung der Schiffe gefördert, welche Nelson seiner Flotte noch zugefügt sehen wollte, besonders der „Victory“, die er wiederum zu seinem Flaggschiffe wählte. Am 7. September 1805 verabschiedete er sich von der Admiralität, um noch einmal auf einige Tage nach Merton zurückzukehren. Der Abschied von den Seinen wurde ihm unendlich schwer; ein banges Vorgefühl beherrschte ihn. „Ich habe viel zu verlieren,“ äußerte er, „und nur wenig zu gewinnen. Ich hätte mir neue Wagnisse ersparen können, allein ich will als rechtschaffener Mann handeln und getreulich meinem Vaterlande dienen.“

Am 13. reiste er nach Portsmouth. Er schrieb in sein Privattagebuch: „Am Freitag reiste ich von dem lieben, lieben Merton ab, wo ich Alles, was mir in dieser Welt theuer ist,

verließ, um meinem Könige und Vaterlande zu dienen. Möge der große Gott, den ich verehre, mich in den Stand setzen, die Erwartungen, welche man von mir hegt, zu erfüllen. Wenn es ihm gefällt, mich wieder zurückzuführen, so werden meine Dankgebete stets zum Throne seiner Gnade emporsteigen. Ist es aber sein heiliger Wille, meinem Leben auf Erden ein baldiges Ende zu bereiten, so unterwerfe ich mich ihm in demüthiger Ergebung und der Zuversicht, daß er sich der mir so theuren Wesen, welche ich hinterlasse, annehmen wird. Sein Wille geschehe, Amen."

Aus diesen Worten sprach wieder der Nelson aus früherer Zeit, ehe er Neapel gesehen, der Mann mit dem frommen Herzen, dessen höchstes Gebot die Pflicht war.

Am 14. September schiffte er sich in Portsmouth an Bord der „Victory" ein, begleitet von den Segenswünschen einer nach vielen Tausenden zählenden Volksmenge, deren rührenden Huldigungen er durch Einschlagen eines Nebenweges sich vergeblich zu entziehen suchte und am 29., seinem Geburtstage, traf er vor Cadix ein, um von Collingwood den Oberbefehl über die Mittelmeerflotte zu übernehmen.

Es war sehr hart für den Letzteren, angesichts einer nahe bevorstehenden Schlacht, die über die Geschicke Europas entscheiden mußte, von seinem hohen Posten zurückzutreten und der Untergebene eines glücklicheren Nebenbuhlers zu werden.

Collingwood war mehrere Jahre älter als Nelson und diente auch länger in der Marine, aber das Glück hatte ihm nicht so wohl gewollt, wie diesem. Ein Seeoffizier im besten Sinne des Wortes, ein Mann von weitem Blick und feinem moralischen Gefühl, ein wahrer Bayard ohne Furcht und Tadel, ruhig und gelassen in kritischen Lagen, fehlte ihm jedoch jener fieberhafte Thatendrang, der Nelson verzehrte und ihm Gelegenheiten zur Auszeichnung schuf, die sich Andern nicht im gleichen Grade boten. Aber trotzdem verband beide Männer seit langer Zeit die engste Freundschaft und Colling-

wood's edle Natur kannte auch in dem Augenblicke keinen Neid, als er dem glücklicheren Kameraden das so viel Ehre versprechende Kommando abgeben mußte.

Nelson hatte vollständig Recht gehabt, als er Lord Barham mit Bezug auf die Offiziere sagte: „Wählen Sie selbst, die ganze Flotte durchweht derselbe Geist.“ Dieser Geist der Selbstverleugnung und Hingebung, der ohne jede Eifersucht nur darauf bedacht war, für das gefährdete Vaterland den letzten Blutstropfen zu verspritzen, erfüllte jeden einzelnen Mann der englischen Flotte. Jeder fühlte die Nothwendigkeit, daß die Verbündeten trotz ihrer Uebermacht an Schiffen geschlagen und vernichtet werden mußten. Allmälig hatte sich in England dennoch der Schleier von Napoleons Plänen gelüftet. Man ahnte, daß die räthselhaften Fahrten der französischen Geschwader mit einer beabsichtigten Invasion im Zusammenhange standen, und daß nur ihre Zerstörung England vor der Gefahr retten könne, die jetzt wieder in den erregten Gemüthern ihre drohendste Gestalt annahm.

Nelson erkannte Collingwood's rückhaltlose Hingabe voll an Als Viceadmiral Calder, den er nebst Admiral Orde als seine einzigen Neider und Feinde in der englischen Marine betrachtete, weil er damals den Befehl über die Nilflotte mit ihrer Uebergehung erhalten, nach England zurückberufen war, um sich wegen seiner zweifelhaften Haltung bei Finisterre zu verantworten, schrieb Nelson an Collingwood . . . „Wir Beide sind eins und werden es hoffentlich auch immer bleiben. Ich habe Ihnen meinen Angriffsplan geschickt, lediglich aber zu dem Zweck, Sie, lieber Freund, vollkommen von meinen Absichten in Kenntniß zu setzen. Was die Ausführung anbelangt, so verlasse ich mich gänzlich auf Ihre Einsicht. Kleinliche Eifersüchteleien können sich zwischen uns, lieber Collingwood, nicht eindrängen Wir haben nur einen Gegenstand im Auge, die feindliche Flotte zu vernichten und unserm Vaterlande einen ruhmvollen Frieden zu erkämpfen. Kein Mensch kann zu einem andern mehr Vertrauen haben,

als ich zu Ihnen, Niemand Ihre Dienste mit größerem Eifer anerkennen, als Ihr alter Freund — Nelson und Bronte."

Unter solchen Verhältnissen konnte es nicht fehlen, daß die englische Flotte trotz ihrer Minderzahl dem Feinde gegenüber an innerer Stärke gewinnen mußte und die Aussicht auf einen entscheidenden Sieg sicher erschien. Zwar hatte die englische Admiralität es durch die gewaltigsten Anstrengungen dahin gebracht, Nelsons Flotte bis Anfang Oktober auf 33 Linienschiffe zu bringen und ihn dadurch an Zahl dem Feinde gleich zu stellen, allein sechs von ihnen mußte er stets abtheilungsweise nach Tetuan und Gibraltar schicken, um Proviant einzunehmen, wenn er nicht genöthigt sein wollte, zeitweise die ganze Blockade aufzuheben, und so Villeneuve das Auslaufen zu gestatten, was er zum zweiten Male sich selbst und auch England ihm nie verziehen haben würde. Es blieben ihm also immer nur 27 Linienschiffe zur Verfügung, wenngleich sein Name allein den Ausfall mehr als aufwog.

Sehr bald gelang es ihm, sich die Liebe und das Vertrauen auch derjenigen Offiziere und Mannschaften, die noch nicht unter ihm gedient hatten, in demselben Grade zu erwerben, wie derer, die bereits an seinem Triumph Antheil genommen. „Dieser Nelson", schrieb einer der neuen Kapitäne an seine Frau, „ist ein so liebenswürdiger Mann und ein so angenehmer Befehlshaber, daß wir Alle seinen Wünschen zuvorkommen und seinen Befehlen voraneilen möchten."

Um den Feind über seine eigene Stärke in Ungewißheit zu lassen, hatte Nelson seine Station 50 Seemeilen von Cadix bei Cap St. Marie eingenommen, aber eine Kette von Fregatten in Signalweite aufgestellt, so daß er stets über die Bewegungen der Verbündeten unterrichtet war, ohne daß diese etwas über ihn erfuhren. Durch eine strenge Blockade schnitt er zugleich alle Zufuhren aus Frankreich ab, die bisher durch neutrale Schiffe vermittelt wurden.

Nelsons Angriffsplan war auf eine weit größere Zahl

Schiffe berechnet, als sie ihm augenblicklich und auch in der Schlacht von Trafalgar selbst zu Gebote standen, aber er zog absichtlich so weite Grenzen, weil der Fall eintreten konnte, daß er statt 27 Linienschiffe deren 40 befehligte. Brach z. B Admiral Salcedo, der von Admiral Knight in Cartagena eingeschlossen wurde, durch, und vereinigte er sich, so wie der mit fünf Schiffen von Rochefort ausgelaufene Admiral Lallemand mit Villeneuve, so wuchs dessen Flotte auf 46, die seinige dagegen, wenn Knight zu ihm stieß und die Verproviantirungsabtheilung gerade zurückkam, auf 40 Linienschiffe und er mußte deshalb diesen Fall ins Auge fassen. Eine solche Flotte aber in der bis dahin üblichen Schlachtordnung (die einzelnen Schiffe in Kiellinie hintereinander) angesichts des Feindes gut aufzustellen, hielt Nelson nicht nur für äußerst schwierig, sondern für fast unmöglich, weil damit nothwendig ein solcher Zeitverlust verbunden war, daß darüber sehr leicht die Gelegenheit zu einem entscheidenden Kampfe verloren gehen konnte.

Er faßte daher den ebenso kühnen wie glücklichen Gedanken, die bisherigen Regeln der Seetaktik, welche auf offenem Meere die gegnerischen Flotten in Kiellinie entweder mit entgegengesetzten Kursen an einander vorbei oder parallel neben einander in derselben Richtung führten, über Bord zu werfen und aus seiner Flotte zwei Kolonnen zu bilden, die gleichzeitig Segel- und Schlachtordnung darstellten, um zunächst bei dem beabsichtigten Angriffe durch einen sonst nothwendigen Uebergang der ersten in die zweite keinen Augenblick Zeit zu verlieren.

Die größte Kühnheit in dem Plan lag aber darin, daß Collingwoods Kolonne rechtwinklich die feindliche Linie durchbrechen und deren Nachhut mit überlegenen Kräften abschneiden sollte, während Nelson selbst das Centrum angreifen wollte, um den Oberbefehlshaber von der übrigen Flotte zu trennen und ihn daran zu hindern, daß er der Vorhut Befehle ertheile. In Erinnerung an Abukir, wo die französische

Nachhut stundenlang unthätig auf Befehle wartete, hoffte er dasselbe Schauspiel sich hier wiederholen und die feindliche Vorhut ebenfalls zur Unthätigkeit verurtheilt zu sehen. Für den Fall, daß seine Flotte 40 Linienschiffe stark würde, sollte jede Kolonne 16 Schiffe zählen, aus den 8 übrigen aber und zwar den bestsegelnden der ganzen Flotte eine besondere Abtheilung gebildet werden mit der Bestimmung, auf Nelsons Signal zu derjenigen Kolonne zu stoßen, wo er ihre Unterstützung für erforderlich hielt. Sobald er dem Befehlshaber der zweiten Kolonne seine Absichten zu erkennen gegeben, habe dieser für die Ausführung und für den Angriff ganz nach eigenem Ermessen zu handeln, die von ihm umzingelten Feinde zu vernichten und Nelson selbst wollte dafür sorgen, daß er dabei nicht gestört würde.

Als er diesen Plan seinen Admiralen und Kapitänen mittheilte und hinzufügte: „Sollten die Kapitäne während des Gefechts die Signale ihres Admirals nicht wahrnehmen oder verstehen können, so werden sie nie falsch handeln, wenn sie sich ihrem Gegner Bord an Bord legen" — da las er auf allen Gesichtern den ungetheilten freudigen Beifall und es herrschte darüber nur die eine Stimme „der Feind ist verloren, wenn wir ihn zu erreichen vermögen." Das Vertrauen, welches Nelson dabei in jeden Einzelnen setzte, daß er auch ohne Befehle im Geiste des Oberbefehlshabers handeln würde, begeisterte Alle.

Zwar mußte dieser Plan Veränderungen erleiden, da die Engländer im entscheidenden Augenblicke nur 27 Schiffe hatten, aber Nelsons Grundgedanke, die Theilung der Flotte in zwei Kolonnen und das rechtwinklige Durchbrechen der feindlichen Linie bei Nachhut und Centrum, blieb bestehen.

Auch auf der verbündeten Seite versäumte man nichts, um sich auf den bevorstehenden Kampf möglichst gut vorzubereiten, aber es fehlte leider dort an dem gegenseitigen Vertrauen, das die englische Flotte so stark machte. Villeneuve war nicht der Mann, seine Untergebenen mit Sieges-

zuversicht zu erfüllen; er hatte von ihrem Können ungerechter Weise selbst eine zu geringe Meinung, um etwas anderes als eine Niederlage vorauszusehen und das war mit der Hauptgrund, weshalb er bis Mitte Oktober Cadix noch immer nicht verlassen hatte. Daß Nelson seinen Angriff nicht in der üblichen Weise unternehmen würde ahnte er in dem Gedanken an Abukir. „Er wird sich nicht darauf beschränken, uns in Kiellinie ein Artilleriegefecht zu liefern," sagte er zu seinen Offizieren, „sondern unsere Linie zu durchbrechen suchen, um sich mit Uebermacht auf den abgetrennten Theil zu werfen und ihn zu erdrücken." Wohl dachte er daran und machte auch taktische Entwürfe, um einer solchen Angriffsweise wirksam zu begegnen, aber dann zitterte er wieder bei dem Gedanken, daß ein großer Theil seiner Kapitäne aus Mangel an Erfahrung gar nicht im Stande sein würde, die nöthigen taktischen Evolutionen, die ihnen gänzlich neu waren, auszuführen, und noch dazu mit neu ausgerüsteten und mangelhaft bemannten Schiffen, die noch gar nicht in See gewesen waren.

Dazu kam die nichts weniger als freundliche Stimmung der Spanier gegen die Franzosen, wenn auch Admiral Gravina selbst diese durchaus nicht theilte und treu zu Villeneuve stand. Alles dies ließ Letzteren die in einem Augenblicke gefaßten Beschlüsse im nächsten wieder verwerfen und auf die Kiellinie zurückkommen, in der wenigstens alle Geschütze zur Geltung gebracht werden konnten. In einem Tagesbefehle sagte er theilweise Aehnliches wie Nelson zu seinen Kapitänen und doch verriethen die Schlußworte eine Befürchtung, die Nelson für sich und seine Offiziere als beleidigend betrachtet haben würde. Sie kennzeichneten den gewaltigen Unterschied in dem Geiste, der die beiden Gegner beseelte und lauteten: „Alle Bemühungen der Linienschiffe müssen darauf gerichtet sein, den angegriffenen Schiffen zu Hülfe zu kommen und sich dem Admiralschiffe zu nähern, das ihnen dabei als Beispiel dienen wird. Die Kapitäne müssen sich mehr ihren Muth und ihre Ruhmliebe als die Signale des Admirals

zur Richtschnur dienen lassen, da der Kampf das Signalisiren schwierig machen kann. Jeder Kapitän, der nicht im Gefecht wäre, würde nicht auf seinem Posten, und ein Signal, um ihn dahin zurückzurufen eine entehrende Schmach für ihn sein."

So war der 17. Oktober herangekommen, aber noch immer lag Villeneuve unschlüssig in Cadix. Da traf jedoch eine Nachricht ein, die plötzlich sein Schwanken beseitigte und ihn den Entschluß fassen ließ, mit dem nächsten günstigen Winde auszulaufen, obwohl er in düsterer Vorahnung die Folgen voraussah.

Der Kaiser hatte vergebens auf das Absegeln der verbündeten Flotte gewartet, die nach Neapel gehen sollte. Die von Pitt zusammengebrachte Coalition stand auf dem Punkte den Krieg zu eröffnen. Engländer und Russen beabsichtigten Truppen von Malta und Corfu bei Tarent, Ancona und Neapel ans Land zu setzen und im Verein mit der neapolitanischen Armee über General St. Cyr herzufallen. Dieser stand mit 20 000 Mann an der Nordgrenze Neapels und man wollte mit einem Marsche durch Toskana und Parma Massena in den Rücken kommen.

Napoleon durchschaute jedoch diesen Plan, der ihm sehr gefährlich werden konnte und schickte St. Cyr die Instruktion „Neapel erobern, den Hof vertreiben, die neapolitanische Armee auflösen und vernichten, ehe Engländer und Russen erfahren können, daß die Feindseligkeiten eröffnet sind." Er vergalt den Engländern die Politik, mit der sie einige Jahre zuvor ohne Kriegserklärung über seinen Bundesgenossen Spanien hergefallen waren. Die Flotte sollte die Operationen unterstützen, doch sie erschien nicht

Napoleon war auf das höchste aufgebracht. „Ihr Freund Villeneuve," außerte er zu Decrès, „wird wahrscheinlich zu feige sein, um Cadix zu verlassen. Schicken Sie Admiral Rosilly, um das Kommando der Flotte zu übernehmen, wenn

sie noch nicht fort ist und lassen Sie Villeneuve nach Paris kommen, um sich über sein Verhalten zu rechtfertigen."

Decrès benachrichtete seinen unglücklichen Freund von der Abreise Rosilly's, verschwieg ihm aber den Zweck derselben. Ebenso wenig schrieb er ihm, daß er vorher auslaufen sollte, aber er hoffte, daß er es thun würde und irrte sich auch nicht.

Rosilly traf am 14. Oktober in Madrid ein, wurde dort durch den Bruch seines Wagens einige Tage aufgehalten, aber Villeneuve erfuhr inzwischen am 19. Oktober seine Ankunft in Spanien Er ahnte, was sie bedeute, glaubte in Decrès' Briefe zwischen den Zeilen zu lesen, daß man ihn der Feigheit beschuldige und war außer sich. Er erwiderte Decrès: „Die Seeleute von Paris und den Departements handeln sehr unwürdig und unklug, wenn sie einen Stein auf mich werfen und er wird auf sie zurückfallen. Laßt sie an Bord unserer Schiffe kommen, dann werden sie sehen, mit welchen Elementen diese sich schlagen sollen. Wenn übrigens der französischen Marine der Vorwurf gemacht wird, daß es ihr an Kühnheit gefehlt habe, so wird der Kaiser in allernächster Zeit darüber zufriedengestellt werden und er darf auf den glänzendsten Erfolg rechnen."

Diese bittern Worte enthielten bereits die Andeutung des Kommenden. Unmittelbar nachdem er den Brief geschrieben, gab er auch das Signal für die Flotte zum Hinausgehen. Um 7 Uhr Morgens wurde der Befehl ertheilt, um 9½ Uhr, also nach 2½ Stunde hatten die Signale der Fregattenkette Nelson bereits davon benachrichtigt, daß der Feind den Hafen verlasse. Doch die Ausfahrt aus Cadix ist schwierig Dazu kamen Windstille und ungünstige Strömung und so gelangten bis zum Abend nur etwa 10 Linienschiffe außerhalb des Hafens. Der Rest der Flotte konnte dies erst am 20. Morgens mit Hülfe einer aufspringenden Briese bewerkstelligen. Das schöne Wetter vom vorigen Tage war umgeschlagen und schien einen Sturm anzuzeigen.

Die verbündete Streitkraft bestand aus 33 Linienschiffen,

fünf Fregatten und zwei Briggs und nahm mit leichtem östlichen Winde Kurs auf die Meerenge von Gibraltar. Man sah die englische nicht, aber die Bewegungen ihrer umherschwärmenden Fregatten ließen darauf schließen, daß sie nicht fern sei. Endlich wurde sie von einem Schiffe entdeckt, doch dieses sah und signalisirte nur 18 Segel. Eine kurze Zeitlang glaubte man die Feinde in großer Minderzahl zu treffen und in Villeneuve's bedrücktem Herzen leuchtete ein Hoffnungsschimmer auf. Leider sollte es der letzte seines Lebens sein.

Die englischen Fregatten hielten Nelson über jede Bewegung der Verbündeten in Kenntniß. Während der ganzen Nacht sahen und hörten die Franzosen die feindlichen Licht- und Kanonensignale und fühlten sich scharf beobachtet. Nelson steuerte Südost, um den Gegnern den Weg zu verlegen. Der Wind war westlich gegangen und Nelson mäßigte kluger Weise seine Verfolgung so, um luvwärts vom Feinde zu bleiben und den Vortheil des Windes zu behalten. Er fürchtete immer, daß Villeneuve wieder in den Hafen zurückkehren würde, wenn er die britische Flotte während der Nacht sähe.

Der 21. Oktober, der Tag, welcher fortan zu den denkwürdigsten der Weltgeschichte zählen sollte, brach an. In strahlendem Glanze entstieg die Sonne den Fluthen; eine leichte westliche Briese schwellte die Segel, aber trieb die Flotten nur langsam durchs Wasser. Der atlantische Ocean wälzte eine hohe Dünung gegen die Meerenge und die schweren Schiffe rollten in ihr beträchtlich. Die wallende Bewegung des Meeres verkündete einen Sturm.

Mit Hellwerden war Nelson auf dem Deck erschienen; gegen 7 Uhr kam die verbündete Flotte in Sicht. Unter gerefften Segeln, ebenfalls in Erwartung des Sturmes steuerte sie südlich mit ihrer Steuerbordseite den Engländern zugekehrt, längs der Küste von Andalusien, deren Höhen noch ein bläulicher Morgennebel umhüllte.

An der Mastspitze der „Victory" entfaltete sich das

Signal: „Zwei Kolonnen bilden und auf den Feind steuern!“ In kürzester Zeit und größter Ordnung schlossen sich die bereits in dieser Formation, aber während der Nacht in bequemerer Entfernung segelnden Schiffe aneinander. Die westliche aus 12 Linienschiffen bestehende Kolonne, führte Nelson auf der „Victory“, die östliche Leekolonne 15 Schiffe stark Collingwood auf dem „Royal Sovereign“, beides Dreidecker von 100 Kanonen. An materieller Macht standen 27 englische mit 2148 Geschützen 33 feindlichen Linienschiffen mit 2626 Geschützen gegenüber.

Villeneuve hatte seine Flotte vortheilhaft rangirt, mit 21 Schiffen die gewöhnliche Schlachtreihe, aus 12 unter Führung des Admiral Gravina aber ein Reservegeschwader gebildet, das windwärts von der Hauptmacht segelte. In dieser Idee hatte er sich mit Nelsons, 40 Schiffe umfassenden Schlachtplane begegnet. Die Reserve sollte nach Bedürfniß Verwendung finden, den Feind womöglich zwischen zwei Feuer nehmen und sie konnte sich wegen ihrer Stellung windwärts zu jeder gewünschten Zeit mit der Hauptflotte vereinigen.

Auf 27 Schiffe beschränkt, hatte Nelson den Plan einer Reserve wieder fallen lassen, Villeneuve ihn jedoch in der Aussicht gefaßt, daß er es mit 18, höchstens 21 Engländern zu thun habe. Als er beim Näherkommen die wirkliche Stärke des Feindes entdeckte, gab er ihn leider wieder auf und zu Gravina's großem Kummer den Befehl, sich in die allgemeine Linie als Vorhut zu fügen.

Es war dies ein verhängnißvoller Fehler. Villeneuve fürchtete wahrscheinlich einen Massenangriff auf das Reservegeschwader, ohne ihm dann zu Hülfe kommen zu können, vergaß in diesem Falle aber, daß Gravina es immer in der Hand hatte, sich ihm zu nähern. Ebenso hätte Nelson seinen Angriffsplan ändern müssen, weil für ihn zu befürchten stand, daß er zwischen zwei Feuer gerieth.

Um 8½ Uhr erkannte Villeneuve, daß eine Schlacht unvermeidlich sei und Nelson die Absicht habe, durchzubrechen.

Er gab das Signal für die Flotte, vor dem Winde herumzugehen und die Schlachtlinie zu bilden. Dadurch wurde sein Kurs der entgegengesetzte; der Kopf der Schiffe zeigte nördlich und sie formirten eine Linie in der Richtung von Südsüdost nach Nordnordwest, in der Mitte konvex und nach Osten ausgebaucht. Villeneuve wollte den gefechtsunfähigen Schiffen den Weg nach Cadix offen halten. Er drehte jetzt den Engländern seine Backbordseite zu und Gravina war in die Nachhut gekommen. In dieser Lage erwartete er den Feind. Seine Linie dehnte sich über einen Flächenraum von fast fünf Seemeilen aus und diese übermäßige Länge konnte sie — namentlich bei der herrschenden flauen Briese den concentrirten Angriffen der Engländer gegenüber nur um so mehr schwächen. Ein böses Verhängniß schien Villeneuve's seemännischen und militärischen Blick zu trüben, da er sich sonst sagen mußte, daß eine so lange Linie mit theilweise taktisch ungeübten Schiffen sich auf die Dauer nicht halten lasse.

Die Engländer verfolgten indessen unter allen Segeln ihren Kurs, wenngleich sie mit dem schwachen Winde nur sehr langsam vorwärts kamen und vor Mittag den Feind nicht erreichten. Als Nelson seine Angriffskolonne in vorzüglicher Ordnung ihren Lauf verfolgen sah, ging er in seine Kajüte. Er wußte voraus, daß der bevorstehende Kampf ein äußerst schwerer, blutiger werden müsse und leicht sein letzter werden könne. Er verhehlte sich nicht die Möglichkeit, daß seine Angriffstaktik sich für ihn selbst höchst gefährlich gestalte, weil er sowohl sein wie Collingwoods Schiff längere Zeit dem enfilirenden Feuer der Breitseiten von 6—8 feindlichen Linienschiffen auszusetzen gezwungen war, ehe es ihnen möglich war, selbst mit ganzer Kraft in den Kampf einzutreten. Doch er zauderte deshalb nicht, diese beiden Schiffe und seine eigene Person zum Opfer zu bringen, wenn er damit das erhoffte Ziel, die Vernichtung des Feindes erreichen konnte.

Von seiner Seelenstimmung in diesem Augenblicke giebt

sein Tagebuch Zeugniß, in welches er folgendes Gebet schrieb: „Möge der große Gott, welchen ich anbete, meinem Vaterlande zum Besten Europas einen großen und ruhmvollen Sieg verleihen. Möge kein unedles Verhalten irgend Jemandes ihn beflecken und nach dem Siege nur Menschlichkeit auf der britischen Flotte walten. Was mich selbst angeht, so stelle ich mein Leben meinem Schöpfer anheim und mag sein Segen mein Streben begleiten, meinem Vaterlande treu zu dienen. Ihm befehle ich mich selbst und die gerechte Sache, deren Vertheidigung mir anvertraut ist. Amen." Wie schön, wie erhaben sind diese Worte und von welcher großen Seele zeugen sie!

Aber auch noch ein anderes Schriftstück setzte er in diesem feierlichen Momente vor Beginn der Schlacht auf, welches darauf schließen läßt, daß er aus ihr nicht wiederzukehren glaubte. In ihm hob er, wie er es bereits einmal vergeblich dem Ministerpräsidenten gegenüber gethan, wiederum die großen Verdienste Lady Hamiltons um England hervor, um sie seinem Könige und Lande als Vermächtniß zu hinterlassen. Ebenso empfahl er seine Adoptivtochter Horatia Nelson Thompson der Wohlthätigkeit des Staates. Er sprach dabei den Wunsch aus, daß sie in Zukunft nur den Namen Nelson führen möge und erkannte sie dadurch gewissermaßen officiell als seine Tochter an.

Als er auf diese Weise mit dem Himmel und der Erde abgeschlossen hatte kehrte er auf das Deck zurück und fortan gehörten seine ganzen Gedanken den kommenden Ereignissen. Jene aufgeregte Heiterkeit, die ihm sonst vor und in der Schlacht eigen war, fehlte heute jedoch und ein ruhiger Ernst lagerte auf seinen Zügen.

Der Himmel begann drohend auszusehen und nicht ohne Besorgniß blickte Nelson auf den von Villeneuve gewählten Kampfplatz in der Nähe des Kap Trafalgar, mit den gefährlichen Klippen von St. Pedro in Lee. Er gab deshalb Befehl, alles zum Ankern vorzubereiten, fand dann aber

allmälig seine volle Ruhe wieder. Gegen 11 Uhr waren sich die Gegner so nahe gekommen, daß Nelson an Collingwood mit dem Semaphore telegraphirte: „Ich beabsichtige quer durch die feindliche Vorhut zu segeln, um sie am Einlaufen nach Cadix zu verhindern. Schneiden Sie beim zwölften Schiffe, von hinten an gerechnet die Nachhut ab."

Während Collingwood seinen Kurs auf den bestimmten Punkt richtete, nahm Nelson den seinigen etwas nördlicher auf die „Santissima Trinidad", das elfte Schiff der Vorhut von 130 Kanonen und Flaggschiff des spanischen Contreadmirals Cisneros. Schon einmal bei Kap St. Vincent hatte er sich diesem Koloß entgegengeworfen. Bald danach fragte er den Kapitän Blackwood von der Fregatte Euryalus, den er sehr liebte und bis dahin bei sich an Bord behalten hatte, ob er noch weitere Signale für nöthig erachte Blackwood meinte nein, da die ganze Flotte klar zu wissen scheine, was sie zu thun habe. „Doch! ich habe noch eins zu geben" sagte Nelson nach einer kleinen Pause und kurz darauf verkündeten die Flaggen der Flotte jenes ewig denkwürdige und Nelsons letztes Signal: „England erwartet, daß Jeder seine Pflicht thut." Tausendfacher Jubelruf war die Antwort und wohl mochte er den Verbündeten als ein böses Vorzeichen in die Ohren gellen. Wenn irgend etwas vermocht hätte, den Kampfesmuth und die Begeisterung der Engländer zu steigern, so waren es diese wenigen, aber desto inhaltschwereren Worte ihres geliebten Admirals und bis zum letzten Schiffsjungen hinab wurden der Geist und die Gefühle klar verstanden, die sie diktirten. „Jetzt," sagte Nelson, „kann ich nichts weiter thun. Wir müssen nun auf den großen Lenker aller Dinge und auf die Gerechtigkeit unserer Sache vertrauen. Ich danke ihm für diese wichtige Gelegenheit, meine Pflicht thun zu können."

Er trug seine Admiralsuniform und vier Sterne hoher Orden auf der Brust. Besorgnißvoll bemerkten dies die Offiziere. Es war bekannt, daß sich auf den feindlichen

Schiffen eine große Zahl Tyroler Scharfschützen befand und man befürchtete, daß die Sterne das Ziel ihrer Kugeln würden. Doch man wagte nicht ihn zu bitten, daß er die Orden bedecke. Schon früher hatte er bei gleichen Anlässen solche Zumuthungen abgelehnt. „In Ehren habe ich sie bekommen und in Ehren will ich mit ihnen sterben", war seine Antwort gewesen. Dagegen bestimmten Blackwood und sein ihm ebenso vertrauter Flaggkapitän Hardy ihn, wenigstens seine beiden Hintermänner „Leviathan" und „Temeraire" voran segeln zu lassen und selbst im Interesse der Flotte so lange wie möglich außerhalb des Kampfes zu bleiben. Lächelnd willigte er ein, den beiden Schiffen das betreffende Signal zu geben. Da aber die „Victory" kein Segel minderte und ebenso schnell segelte wie jene, war es ihnen unmöglich, vorbei zu kommen und die Kapitäne sahen, daß sie auch hier sich vergebens bemüht hatten.

Villeneuve's Fehler, aus seiner ganzen Flotte eine einzige Schlachtlinie herzustellen, begann sich bereits zu rächen. Die Front zeigte sich schon lange nicht mehr regelmäßig. Zehn Linienschiffe waren unter den Wind gerathen und bildeten unfreiwillig eine zweite und in sich wieder gebrochene Linie. Die aus zehn Schiffen bestehende Vorhut stand unter dem Befehl des Contreadmirals Dumanoir. Villeneuve befand sich auf dem „Bucentaure"; vor ihm lag die „Santissima Trinidad", hinter ihm der „Redoutable", in zweiter Linie der „Neptune". Die drei nächsten Schiffe waren weiter nach Lee gerathen und hatten dadurch eine große Lücke geschaffen, wo der Feind bequem durchbrechen konnte. Auch in der Nachhut befanden sich ähnliche Lücken, wenn auch kleiner.

Wenige Minuten vor 12 Uhr kam der „Royal Sovereign" in Schußweite. Er gehörte zu den besten Seglern der Flotte, war seiner Kolonne voraus und gelangte zuerst an den Feind. Er steuerte auf den Zwischenraum zwischen dem zwölften Linienschiffe von hinten, dem französischen „Fougueux" und der vor ihm segelnden spanischen „Santa Anna". Villeneuve

gab das Kampfsignal und der „Fougueux" feuerte den ersten Schuß auf Collingwood, dem unmittelbar danach die Breitseiten von allen Schiffen folgten, die ihn erreichen zu können glaubten. Der „Royal Sovereign" erwiderte das Feuer nicht, sondern setzte in majestätischer Ruhe seinen Weg fort. Collingwood hatte die Leute sich platt auf die Decke niederlegen lassen aber er litt überhaupt verhältnißmäßig wenig Verlust. Das Rollen der Schiffe in der schweren Dünung machte das Schießen der Verbündeten noch unsicherer; fast alle Kugeln gingen zu hoch

Collingwood stand auf der Campanje und sein Herz war von stolzer Freude erfüllt, daß er der erste im Kugelregen sein durfte. „Rotherham" wandte er sich zu seinem Flaggkapitän „was würde Nelson darum geben, an meiner Stelle zu sein!" Doch dieser beneidete ihn nicht, sondern rief fast gleichzeitig aus: „Seht da, wie der brave Collingwood sein Schiff herrlich ins Feuer führt!"

Ja! das that er wirklich. Als er nahe vor seinem Ziele war, da ertönte das Kommando „An die Kanonen!" und blitzschnell sprangen die Mannschaften auf ihre Füße mit wilder Freude des Augenblicks harrend, wo sie den todtbringenden Inhalt ihrer mit doppelten Kugeln und Kartätschen geladenen Geschütze auf den Feind schleudern sollten.

Da durchschneidet der Bug des „Royal Sovereign" das Kielwasser der „Santa Anna", dessen mächtiges breites Hinterkastell wie ein gigantischer Thurm in die Lüfte ragt. Vor Aufregung zitternd stehen die englischen Kanoniere mit den Schloßleinen in der Hand, das Auge auf die Batterieoffiziere, die Mündungen ihrer Geschütze konvergirend gerichtet. Noch einige Augenblicke müssen sie ihre Ungeduld zügeln, da erschallt der ersehnte Ruf „Feuer!" Ihr Schiff liegt jetzt mit seiner Mitte quer vor dem Spiegel des Spaniers — ein donnerndes Krachen und der Eisenhagel der ganzen Backbordseite nimmt seinen verheerenden Weg längs der mit Menschen gefüllten Decke der kaum 50 Schritt entfernten „Santa Anna",

während die Steuerbordseite sich gleichzeitig gegen den Bug des „Fougueux" entladet. Der letztere ist viel weiter ab und leidet deshalb weniger, aber der unglückliche Spanier wird furchtbar heimgesucht. Vierhundert Mann, der dritte Theil seiner Besatzung sind durch die eine Lage außer Gefecht gesetzt; Schrecken und Verwirrung herrscht in seinen Batterien und sein endliches Schicksal ist damit besiegelt. Sein Gegner hat bis jetzt kaum nennenswerthe Verluste gehabt; auf ihm herrscht musterhafte Ordnung, wie auf dem Exercirplatze.

Jetzt luvt Collingwood nach Norden zu auf und legt sich an Steuerbord der „Santa Anna", daß die Spitzen der beiderseitigen Raaen sich berühren, um Lage um Lage mit ihr zu wechseln Die Verbündeten lassen ihn nicht ungestraft seinen Gegner zerfleischen. Zwei Spanier und ein Franzose umzingeln ihn und von dem allmälig näher kommenden „Fougueux" wird er schräg von hinten beschossen. Doch der „Royal Sovereign" läßt die „Santa Anna" nicht aus seinen Fängen. Während er von Backbord gegen sie feuert, wehrt er sich mit ungebeugtem Muthe von Steuerbord gegen die vier andern und abermals kommt Graf St. Vincents Schule glänzend zur Geltung. Die Engländer gebrauchen nur eine Minute für ihre Schüsse, die Franzosen drei, die Spanier noch längere Zeit und dadurch wird die Ungleichheit der Kräfte wesentlich zu Gunsten des „Royal Sovereign" gewendet.

Trotzdem leidet er furchtbar, wenn auch mehr in der Bemastung als an der Mannschaft, denn der Feind schießt hoch, um die Bewegungsfähigkeit zu hemmen, während die Engländer seit De Ruiters Zeiten gelernt haben, auf den feindlichen Rumpf zu zielen. Bald flattern seine Segel nur in Fetzen, das Tauwerk ist zerhackt; Masten, Stengen und Raaen splittern. Schon über eine Viertelstunde lang befindet sich Collingwood ganz allein inmitten dieses Höllenfeuers, in dem, wie er schreibt, „man die Geschosse in der Luft auf einander platzen sah." Er ist mit seinem schnellsegelnden Schiffe nach Empfang des Angriffssignals seiner Kolonne

weit vorausgesegelt und erst jetzt können sich Kameraden nähern, um ihm Hülfe zu bringen.

Mit Besorgniß blickt Nelson auf den Knäuel der ihn umzingelnden Feinde, doch als er über den Dampfwolken immer noch die Flagge seines tapfern Freundes flattern sieht, wendet er sich beruhigt ab und seine Aufmerksamkeit dem eignen Gegner zu.

Durch die gewaltige Erschütterung der Atmosphäre und den dichten Pulverdampf ist die flaue Briese noch schwächer geworden und die „Victory" schleicht trotz ihrer Leesegel auf beiden Seiten nur mit 1½ Knoten Fahrt — nicht so schnell wie ein Mensch geht — durch das Wasser. Wie unendlich lang wird die Zeit dem ungestümen Helden, der unruhig auf der Oberdecke auf und abschreitet! Endlich — zwanzig lange Minuten, nachdem Collingwood die Schlacht eröffnet — sendet Villeneuve vom „Bucentaure" ihm die erste Kugel entgegen. Es ist die Herausforderung zum Kampfe auf Leben und Tod!

Seinem Freunde Blackwood hat Nelson vor wenigen Augenblicken erklärt, nur die Eroberung von zwanzig feindlichen Linienschiffen würde er einen vollständigen Sieg nennen.

Die erste Kugel ist zu kurz gegangen, die Franzosen probiren die Entfernung. Die zweite und dritte treffen besser, sie schlagen in die Verschanzung und in die Großstenge. „Blackwood" ruft Nelson den Freund „Sie haben heute die Eröffnung der Schlacht in größerer Nähe geschaut, als sonst gewöhnlich die Kapitäne von Fregatten, doch jetzt kehren sie auf Ihr Schiff zurück. Im Vorbeifahren sagen Sie allen Kapitänen, daß ich auf ihre Mitwirkung zähle. Wenn sie in Folge der befohlenen Ordnung zu lange aus dem Gefecht bleiben sollten, mögen sie unbedenklich den kürzesten Weg wählen, der sie am schnellsten Bord an Bord mit dem Feinde bringt — es ist der beste." Blackwood verabschiedet sich und spricht die Hoffnung aus, ihn bald in Besitz von 20 Linienschiffen zu sehen. „Gott segne Sie, Blackwood" ist die

mit wehmüthigem Ernste gegebene Antwort „doch in dieser Welt werde ich Sie nicht wiedersehen."

Nach jenen drei Kugeln des „Bucentaure" folgt eine Minute lang eine dumpfe Stille, dann aber eröffnen wie auf Signal sechs der jenen umgebenden Schiffe ihr Feuer gegen die „Victory" auf kaum 800 Schritt Entfernung, die sich mit jeder Lage verringert. Wenn man bedenkt, daß nahe an 200 schwere Geschütze ihr Feuer auf ein einzelnes Schiff in dessen Längsrichtung vereinigen und dieses ohne einen Schuß zu erwidern mit Leesegeln auf beiden Seiten ruhig einem solchen Höllenfeuer entgegensteuert, so weiß man nicht was man mehr bewundern soll, den übermenschlichen Muth und die erhabene Todesverachtung Nelsons oder die fast unbegreifliche Thatsache, daß das englische Admiralschiff nicht in wenigen Minuten zu Atomen zerschmettert wurde. Und dennoch rückt die „Victory" bis auf 300 Schritt heran, ohne irgend eine nennenswerthe Beschädigung zu erleiden. Nur schlechtes Schießen seitens der Verbündeten in Verbindung mit der hohen Dünung, die sich quer gegen die feindlichen Schiffe wälzt und sie schwer rollen läßt, vermag diese seltsame Erscheinung zu erklären, wenn man nicht das Walten eines Schutzgeistes annehmen will. Nur einmal weist die Seekriegsgeschichte etwas ähnliches auf, als der holländische Admiral van Tromp in der Schlacht bei Kamperduyn am 20. August 1673 auf seinem Schiffe „Goldner Löwe" drei Stunden lang mit dem „Royal Prince" des Admiral Spragh auf einige Schiffslängen den erbittersten Geschützkampf führte, dem Gegner 700 Mann außer Gefecht setzte und selbst weder einen Todten noch Verwundeten verlor. Damals machten es die Engländer wie die Verbündeten bei Trafalgar, sie schossen auf die Takelage, während sich die Holländer den Rumpf wählten

Bereits zwanzig Minuten segelt die „Victory" wie gefeit gegen das feindliche Feuer, da endlich bricht der schützende Zauber und die Kugeln finden ihr Ziel. Die Kreuzstenge

stürzt von oben, die Leesegel schleppen mit ihren abgeschossenen Spieren im Wasser, das Steuerrad wird zerschmettert, eine einzige Kettenkugel mäht acht Seesoldaten nieder, eine andere fährt zwischen Nelson und seinem Kapitän Hardy durch, eine dritte tödtet den Sekretär Scott des Admirals an dessen Seite. Segel und Tauwerk werden durchlöchert und zerrissen und in wenigen Minuten sind 50 Mann der „Victory“ todt oder verwundet. „Es geht zu heiß her, als daß es lange dauern könnte“, äußert Nelson lächelnd zu Hardy; doch jetzt ist auch sein Schiff in die feindliche Linie gekommen, um selbstthätig in den schrecklichen Kampf einzutreten, in dem es bis jetzt nur der leidende Theil war.

Die Verbündeten haben sich so eng an einander geschlossen, daß das Bugspriet des „Bucentaure“ auf dem Heck der „Santissima Trinidad“ ruht und Nelson seine Absicht, zwischen Beiden durchzubrechen nicht ausführen kann. Kapitän Hardy läßt deshalb das Schiff nach rechts wenden, um hinter dem „Bucentaure“ den Versuch zu erneuern. Dort haben zwei unter den Wind gerathene Linienschiffe eine Lücke gelassen, welche der mit vollen Segeln auflaufende „Redoutable“ auszufüllen bestrebt ist. Bei dem Abfallen nach Steuerbord feuert die „Victory“ ihren ersten Schuß. Aus einer auf ihrem Vorderdeck aufgestellten 68 pfündigen Carronade entsendet sie die aus einem Vollgeschoß und 500 Flintenkugeln bestehende Ladung auf kaum 50 Schritt in das Heck des „Bucentaure“. Beim weiteren Drehen folgen die mit zwei und drei Kugeln geladenen 50 Geschütze der Backbord-Batterien und die hundert Geschosse sausen Verderben bringend längs der Verdecke des französischen Admiralschiffes, legen in sein Hintertheil eine gewaltige Bresche, demontiren zwanzig Geschütze in den verschiedenen Batterien und raffen die Menschen dahin.

Der britische Löwe ist erwacht und zeigt brüllend sein tödtliches Gebiß, aber auf der feindlichen Seite schaut man ihm furchtlos in das Auge. Der „Redoutable“ ist soweit aufgeschossen, daß auch hier die frühere Lücke geschlossen

wird und Nelson muß, wenn er durchbrechen will, sich eines feindlichen Schiffes durch Enterung bemächtigen. Er stellt die Wahl desselben Kapitän Hardy anheim und dieser wirft sich auf den „Redoutable.“ Er ist ein 74 Kanonenschiff, und scheint leichter zu bewältigen. Eine glatte Lage von der „Victory“ leitet das blutige Beginnen ein; dann dreht sie auf, um sich dem Feinde längseit zu legen und ihn mit den Enterhaken zu umklammern Vergebens hat der „Bucentaure“ gehofft, daß ihm die Ehre der Enterung zu Theil werden wird. Als die „Victory“ sich nähert, da ergreift Villeneuve den Adler seines Schiffes und ruft den Seinen zu. „Ich werde ihn auf das englische Schiff werfen. Dann holen wir ihn zurück, Kinder, oder wir sterben.“ Ein Jubelruf der Matrosen ist die Antwort, doch es wird Villeneuve nicht vergönnt seine Worte wahr zu machen. Kurz vorher hat er noch das Signal gemacht. „Jedes Schiff, das nicht kämpft, ist nicht auf seinem Posten und muß Alles aufbieten, um so schnell wie möglich ins Gefecht zu kommen.“ Er will dadurch seinen eigenen Fehler von Abukir wieder gut machen. Es ist sein letztes allgemeines Signal; von nun an wogt der Kampf in heißestem Getümmel um ihn, dichte Rauchwolken verfinstern die Luft und verbergen ihm die Seinigen

Nelson ist an ihm vorbeigesteuert, aber jetzt erscheinen dessen Kameraden „Leviathan,“ „Téméraire“ und „Neptun“. Durch den Zusammenstoß der „Victory“ mit dem „Redoutable“ sind beide nach Lee gerathen und wiederum ist die Lücke hinter dem „Bucentaure“ geöffnet, durch welche jene drei jetzt dringen, um sich auf das französische Flaggschiff zu werfen. Ihnen folgen allmälig die übrigen Schiffe von Nelsons Kolonne, um sich einen Weg durch die feindliche Linie zu bahnen, wo sich ihnen eine Oeffnung bietet. Sie suchen jeder einen Gegner, während die letzten fünf Schiffe Collingwoods die Nachhut der Verbündeten umsegeln, um sie zwischen zwei Feuer zu nehmen.

Die feindliche Vorhut unter Contre-Admiral Dumanoir von zehn Schiffen nimmt dagegen fast gar keinen Theil am Kampfe Nelson hat seine Gegner richtig beurtheilt und Villeneuve's letzter Appell an die Ehre seiner Untergebenen ist bei Dumanoir wirkungslos geblieben. Anstatt vor dem Winde umzugehen, dem Centrum und der Nachhut zu Hülfe zu kommen, wartet er mit seinen Schiffen auf einen Angriff der Engländer, den diese klug vermeiden, um in der Uebermacht zu bleiben. Verschiedene andere Franzosen und Spanier kämpfen jedoch heroisch, vor allem der „Redoutable". Er hat seine Unterpforten geschlossen, um den Feinden den Weg der Enterung durch sie zu verschließen, da sie sich mit denen der „Victory" berühren. Dagegen zieht sein tapferer Kapitän Lucas die Leute der unteren Batterie auf das Deck oder sendet sie in die Marsen, um von dort aus den Gegner mit Kleingewehrfeuer und Handgranaten zu beschießen. In dieser Kampfesweise sind die Franzosen im Vortheil und sie richten unter den Engländern schreckliche Verwüstungen an.

Nach einer halben Stunde, gegen 1¼ Uhr, als die Schlacht am schlimmsten wüthet, und alle englischen Schiffe an ihr betheiligt sind, ist das Oberdeck der „Victory" überall mit Leichen besäet. Von den 120 Mann, welche bei Beginn der Schlacht dort ihre Station hatten, ist kaum noch ein Sechstel übrig geblieben. Der Kugelhagel aus den Marsen des „Redoutable", dem die Engländer ein gleiches nicht entgegenzustellen haben, weil sie nicht aus ihren Toppen schießen, wirkt mörderisch und vergebens suchen die englischen Seesoldaten von Deck aus die Scharfschützen dort oben zu vertreiben; sie selbst stürzen einer nach dem andern von dem tödtlichen Blei getroffen.

Doch nicht allein gegen die „Victory" hat der „Redoutable" zu kämpfen, sondern an Steuerbord auch gegen den heranrückenden „Téméraire", dem er seine Lagen zusendet. Es ist fast ganz windstill geworden und letzterer kann sich nur schrittweise nähern. Kapitän Lucas sieht, daß er noch

Zeit hat, die „Victory“ zu entern und beschließt sich ihrer zu bemächtigen, ehe jener ihr Hülfe bringt. Unten liegen die ausgebauchten Schiffe Bord an Bord, aber oben mit den eingezogenen Bordwänden weit auseinander. Um eine Brücke zu schaffen, befiehlt Lucas die Unterraaen herunter zu lassen und während man dabei beschäftigt ist, scheint sich das Kriegsglück den Franzosen zuwenden zu wollen. Von einer Flintenkugel tödtlich getroffen stürzt Nelson, während er unbekümmert um die ihn umgebenden Schreckensscenen mit Hardy auf dem Hinterdeck steht. Sie ist ihm durch die Epaulette in die Brust und bis an das Rückgrat gedrungen.

Als man ihn aufhebt, fragt Hardy schreckensbleich: „Ich hoffe, Mylord, daß die Wunde nicht gefährlich ist?“ — „Es ist vorbei mit mir,“ lautet die Antwort, „das Rückgrat ist zerschossen.“ Er wird hinuntergebracht und im Schlachtverband in der Kadettenmesse niedergelegt. Die ärztliche Untersuchung zeigt bald, daß keine Hoffnung vorhanden ist. Die Kräfte schwinden, mit ihnen das Bewußtsein und nur dann und wann, wenn der Siegesjubel der „Victory“-Besatzung bis in die unteren Räume dringt und das Streichen einer feindlichen Flagge kündet, weckt es den Helden aus seinem Todesschlummer und ein Ausdruck der Freude überfliegt die fast starren Züge. Dann verlangt er nach Hardy, doch dieser kann nicht das Deck verlassen. Die „Victory“ ist in Gefahr und überhaupt der Ausgang der Schlacht noch zweifelhaft.

Die Engländer kämpfen mit den letzten Worten ihres geliebten Führers im Herzen, aber auch ihre Gegner schlagen sich mit einer Bravour und Todesverachtung, daß der Sieg lange Zeit schwankt. Auf dem „Redoutable“ sind die Raaen hinuntergeführt und Kapitän Lucas ist in Begriff an der Spitze seiner Enterdivision auf die „Victory“ zu springen. Schon hat er mit ihr die Raaen bestiegen und kein günstigerer Augenblick kann gewählt werden, denn soeben ist Nelson hinuntergeschafft und die Nachricht von seiner schweren

Verwundung hat dumpfen Schrecken unter der Bemannung verbreitet — da saust Tod und Verderben sprühend eine Breitseite des „Téméraire" unter die dichtgedrängten Enterer. Ein Windstoß hat ihn schneller herangeführt, als Lucas voraussetzen konnte und seine Geschütze sind mit Kartätschen geladen.

Zwei Hundert Franzosen werden durch sie niedergestreckt; fast allein steht Lucas unversehrt. Er muß die Enterung aufgeben, doch sein Muth sinkt deshalb nicht. Er beordert den Rest der Mannschaften wieder an die Steuerbordkanonen, um dem „Téméraire" Widerstand zu leisten, der sich jetzt an seine Seite legt. Die Franzosen kämpfen verzweifelt. Zwischen zwei Dreideckern Bord an Bord eingekeilt, von 100 Geschützen beschossen, deren Mündungen ihre Bordwände berühren, so daß die Engländer ihre Kanonen ganz tief richten müssen, um sich durch den Rumpf des „Redoutable" nicht gegenseitig zu treffen, bedienen sie ihre Geschütze trotzdem ununterbrochen. Sobald eins derselben demontirt ist, eilt der übriggebliebene Rest seiner Bedienungsmannschaft zu einem andern, um dort zu helfen.

Villeneuve hatte wahr gesprochen, wenn er Decrès schrieb: „Wirft man der französischen Marine Mangel an Muth vor, so soll der Kaiser bald zufrieden gestellt sein." Die Kühnheit des Kapitän Lucas ist wahrhaft erhaben, wenngleich leider vergebens. Seine Masten sind gestürzt, das Heck eingeschossen, die Seitenwände klaffen in gähnenden Breschen, durch die Oeffnungen der Unterwasserschüsse ergießen sich die Fluthen stromweise in den Raum, an verschiedenen Stellen brennt das Schiff und noch immer denkt Lucas nicht an Uebergabe. Doch da schließen ihn von vorn und hinten auch „Neptun" und „Leviathan" ein; weiterer Widerstand würde Wahnsinn sein und kurz vor 2 Uhr streicht der heroische Kapitän die Flagge. Sein Schiff ist nur ein Trümmerhaufen, von den 750 Mann seiner Besatzung sind 522 Mann außer Gefecht gesetzt. Das Jubelgeschrei der

Engländer kündet dem sterbenden Nelson den so schwer errungenen Sieg.

Und wie hier so wird auch auf andern französischen und spanischen Schiffen gekämpft. Der „Fougueux", der vergebens Collingwoods Durchbruch aufzuhalten versucht hat, dann auch noch mit dem ihm folgenden „Belleisle" im heftigsten Feuergefecht gewesen ist, erhält jetzt auf Flintenschußweite die Lagen des „Téméraire", der mit „Victory" und „Redoutable" durch die gefallenen Masten zusammengekettet auf die Nachhut treibt. Ungeachtet dieses schrecklichen Feuers hält Kapitän Baudouin auf den „Téméraire" zu, legt sich ihm längseit und springt an der Spitze seiner Mannschaften hinüber, um ihn zu entern. Schon ist er in Besitz des feindlichen Decks, da stürzt er zu Tode getroffen. Sterbend feuert er noch seine Mannschaft an, doch jetzt kommen auch die Mannschaften der „Victory" zu Hülfe. Die Franzosen müssen der Uebermacht erliegen; sie werden zurückgeschlagen und die Engländer nehmen den „Fougueux", der 400 Mann verloren hat Auch die „Santa Anna" ergiebt sich diesen Augenblick an Collingwood, mit dem sie seit zwei Stunden Bord an Bord heldenmüthig gekämpft und ebenso ist bald das Schicksal des „Bucentaure" besiegelt. Nachdem Nelson und ihm folgend der „Téméraire" die feindliche Linie durchbrochen haben, umringen die vier nächsten Schiffe der Luvkolonne allmälig das französische Flaggschiff und die „Santissima Trinidad" Sie vertheilen sich vorn, hinten und an der Steuerbordseite und überschütten beide Schiffe mit einem furchtbaren Geschoßhagel. Vergebens harrt der auf der Campanje stehende Villeneuve auf Hülfe von den Seinen; es kommt Niemand und er bleibt verzweifelnd auf sich selbst angewiesen. Die Nemesis ereilt ihn — hat er nicht bei Abukir auch seinen Oberbefehlshaber in Stich gelassen? Nur war jener glücklicher, eine mitleidige Kugel ersparte ihm Zeuge der Niederlage zu werden, Villeneuve dagegen ist vom

Geschick verurtheilt, sie, in ihrer ganzen furchtbaren Größe zu schauen.

An Backbordseite hat er keinen Feind, während er an Steuerbord und hinten zerschmettert wird. Er will drehen, um mit der Backbordseite in das Gefecht zu kommen, doch als Nelson andrang, da wurde die verbündete Linie so eng geschlossen, daß das Bugspriet des „Bucentaure“ in die Heckgallerie der „Santissima Trinidad“ hineinfuhr und nun unlösbar festsitzt. Er giebt letzterer den Befehl, vor dem Winde abzuhalten, um die Schiffe auf diese Weise von einander zu trennen, doch der Spanier verliert seine sämmtlichen Masten. Von den feindlichen Kugeln gefällt, stürzen sie mit donnerndem Krachen und machen das Schiff zu einer unlenkbaren Masse. Auch der „Bucentaure“ ist dadurch auf seinem Platze festgenagelt und kann nur hoffnungslos weiter kämpfen.

Er thut es — eine ganze Stunde lang — mit ungebrochener Energie gegen vierfache Uebermacht. In der Schlacht selbst ist Villeneuve ebenso tapfer, wie sonst unentschlossen und ängstlich, wenn die Verantwortung eines Flottenkommandos auf seinen Schultern ruht. Doch alle Anstrengungen sind umsonst. Der Fockmast stürzt und bald folgt der große. Der Admiral heißt seine Flagge am Kreuztop und als ein augenblickliches Verziehen des ihn umlagernden dichten Pulverdampfes ihn erkennen läßt, daß Dumanoir's zehn Schiffe unthätig liegen, giebt er ihm Befehl, vor dem Winde nach rechts abzuhalten und ihm zu Hülfe zu kommen. Dumanoir sieht das Signal und gehorcht dem Befehl; dann werden die Rauchwolken wieder dichter und entziehen aufs neue seine Manöver dem Auge des Oberbefehlshabers. Im Vertrauen auf die bald erscheinende Hülfe, kämpft der „Bucentaure“ mit letzter Energie weiter, doch um 3 Uhr stürzt auch sein letzter Mast, um ihn vollständig zum Wrack zu machen.

„Meine Rolle auf dem „Bucentaure“ ist ausgespielt“, ruft der unglückliche Villeneuve aus „ich will versuchen, auf einem andern Schiffe das Glück zu beschwören“. Doch seine

Boote sind sämmtlich zerschossen; das Schlachtgetöse läßt die „Santissima Trinidad“ nicht mit der Kraft menschlicher Stimme erreichen und es fehlen die Masten, um Signale zu machen. Mit dem Semaphore zu telegraphiren, verstehen die Franzosen nicht, nur Nelson hat es auf seiner Flotte eingeführt. Villeneuve muß bleiben, wohin ihn ein mitleidloses Geschick gestellt. Er kann dem letzteren nicht entgehen und keine Kugel kommt, um ihn von seiner Qual zu erlösen. Auch Dumanoir erscheint nicht; der Wind ist so schwach, daß seine Schiffe kaum merkbar durchs Wasser schleichen. Vor einer Stunde noch lag es in seiner Hand, das Glück des Tages zu wenden, wenn er nicht auf Befehle wartete; jetzt ist es zu spät und dies unglückliche „Zu spät“ zerschmettert die verbündete Flotte. Die übrigen Schiffe, auf welche Villeneuve gehofft — sie waren unter den Wind gerathen und konnten nicht helfen.

Inzwischen geht das Verhängniß seinen Weg. Die Engländer erobern ein Schiff nach dem andern, wenngleich auch die ihrigen furchtbar mitgenommen werden, theilweise entmastet und bewegungslos auf den höher und höher rollenden Wogen schwanken. Die hinteren unversehrten Schiffe der Kolonnen sind allmälig heran gerückt und haben frische Kräfte in die Schlacht geführt. Sie werfen sich alle auf denselben Punkt, auf das hintere Centrum und die Nachhut und vollenden das Werk der Vernichtung. Der französische „Achille“ geräth in Brand, nachdem er sich bis zur letzten Kraft gegen drei englische Schiffe vertheidigt; trotzdem kämpft er weiter. Alle seine Offiziere sind gefallen und ein Schiffsfähnrich kommandirt. Aus Besorgniß vor einer Explosion entfernen sich endlich die Feinde, das Feuer nimmt überhand und bald darauf fliegt das tapfere Schiff in die Luft, ohne die Flagge gestrichen zu haben.

Kurz zuvor hat auch die Stunde des „Bucentaure“ geschlagen. Entmastet, mit zerrissenen Seiten, drei Viertel der Besatzung todt oder verwundet, unfähig selbst die wenigen

Geschütze zu bedienen, welche nicht demontirt sind, weil sie durch die gestürzte Bemastung maskirt werden, selbst von seiner Fregatte „Hortense“ in Stich gelassen, die entweder durch den Wind gehindert war, oder nicht den Muth besaß heranzukommen und das steuerlose Schiff in das Schlepptau zu nehmen — muß Villeneuve sich endlich um 4 Uhr ergeben. Das furchtbare Schicksal, das seinem Geiste seit so langer Zeit in Westindien und im Kanal vorschwebte, ihn niederdrückte und aller Spannkraft beraubte, hatte ihn ereilt. Hätte er den Muth besessen, ihm dort furchtlos entgegenzutreten, so würde er möglicherweise ihm auch unterlegen sein, aber er hätte im Sinne seines Kaisers gehandelt und seine Niederlage würde dessen Pläne gefördert haben. Jetzt galt auch für ihn das „zu spät“; die französische Flotte wurde ohne Nutzen für ihr Vaterland vernichtet.

Als der „Bucentaure“ die Flagge streicht und das Feuer seiner vier Gegner verstummt, da ertönt auf der englischen Flotte abermals ein tausendstimmiger Siegesruf und schlägt an Nelsons Ohr.

In den lichten Augenblicken, die seine Lethargie unterbrachen, hat er stets nach Hardy verlangt, doch dieser das Deck nicht verlassen können, so lange die Lage der Flotte so schwierig ist. Endlich nach 3 Uhr geht er auf einige Augenblicke zu dem Verwundeten hinunter. „Wie steht die Schlacht?“ fragt Nelson lebhaft und in banger Besorgniß. „Sehr gut“ erwidert Hardy „zehn Schiffe haben sich ergeben.“ „Ich hoffe, daß keins unserer Schiffe die Flagge gestrichen hat.“ „Sein Sie ohne Sorge, Mylord, das ist nicht zu befürchten.“ Nelson athmet tief auf, als sei ihm eine schwere Last von der Seele genommen. Dann sagt er mit schwacher Stimme: „Ich bin ein todter Mann Hardy; es geht schnell, bald ist es mit mir vorbei. Treten Sie näher zu mir, Hardy, und sorgen Sie dafür, daß meine liebe Lady Hamilton mein Haar und alles mir Gehörige bekommt.“ Hardy spricht noch die Hoffnung aus, daß Rettung möglich sei. „Oh nein,“

erwidert der Admiral, es ist unmöglich, das Rückgrat ist durchschossen."

Die Pflicht ruft Hardy auf das Verdeck zurück und erst als der „Bucentaure" die Flagge streicht, eilt er wieder hinunter, um Nelson Glück zu wünschen. „Wie viele sind genommen?" fragt dieser. „Ich weiß es nicht genau" lautet die Erwiderung „doch sind es mindestens 14–15." „Das ist gut," murmelte Nelson, der unter der Brust bereits vollständig gelähmt war und dessen Antlitz der Fittig des Todes fächelte, „aber ich rechnete auf zwanzig." Dann versucht er sich aufzurichten und sagt mit eindringlicher Stimme: „Vor Anker, Hardy, vor Anker!" In aller Todesnoth denkt er noch an den kommenden Sturm und die drohenden Untiefen. „Admiral Collingwood wird die Leitung des Ganzen übernehmen." „So lange ich lebe nicht," ruft Nelson in Erregung, „gehen Sie vor Anker!" Hardy geht, doch Nelson ruft ihn zurück. „Werfen Sie mich nicht über Bord, Hardy, ich möchte bei meinen Eltern begraben werden," flüstert er leise, „wenn der König nicht anders befiehlt. Sorgen Sie für meine liebe Lady Hamilton, Hardy. Küssen Sie mich Hardy!" Dieser kniet tief bewegt nieder und küßt dem Sterbenden die Wange. „Jetzt bin ich zufrieden" äußert Nelson, „Gott sei Dank, ich habe meine Pflicht gethan." Mit Thränen in den Augen steht Hardy noch einige Augenblicke schweigend, dann kniet er nochmals nieder, um Nelson auf die Stirn zu küssen. „Wer ist das," fragt Letzterer, „Gott segne Sie Hardy" und dieser eilt auf das Verdeck um ihn lebend nicht wieder zu sehen.

Der Tod naht mit schnellem Schritt. „Vergessen Sie nicht, daß ich Lady Hamilton und meine Tochter Horatia meinem Vaterlande als Vermächtniß hinterlasse" sagt er zu dem Schiffsprediger, der an seinem Lager steht. Dann wird seine Sprache undeutlich, doch verständlich wiederholt er noch einmal, „Gott sei Dank, ich habe meine Pflicht gethan."

Es sind seine letzten Worte; um 4½ Uhr verscheidet der

große Seeheld, der seines Vaterlandes Macht auf eine so hohe Stufe gehoben und seine Feinde in den Staub geworfen hatte. Während seine Seele sich zum Himmel aufschwingt, erdröhnen auch die letzten Kanonenschüsse der Schlacht. Sie künden den vollkommensten glänzendsten Sieg, den Englands Flotte je erfochten, wenngleich der Freudenjubel gleichzeitig durch tiefen Schmerz über den unersetzlichen Verlust gedämpft wird, mit dem jener erkauft ist.

Dumanoir, auf dessen Hülfe Villeneuve so lange vergebens gewartet, kam endlich auf der Höhe des Centrums an. Von seinen zehn Schiffen waren ihm jedoch nur vier geblieben, die übrigen hatten theils sein Signal nicht befolgt, theils versuchten sie zu fliehen. Er fand „Redoutable" „Santissima Trinidad" und „Bucentaure" bereits überwunden und wurde von den Engländern mit heftigem Feuer empfangen. Anstatt sich mit seinen unversehrten Schiffen auf sie zu werfen, die durch den Kampf schwer gelitten hatten und kaum mehr manövrirfähig waren, zog er es vor, an ihnen vorbei gegen die Nachhut zu segeln, wo 16 Franzosen und Spanier gegen Collingwoods Kolonne kämpften. Auch dort hätte er durch energisches Eingreifen wenn nicht das Schicksal der Schlacht wenden, so doch einige der verbündeten Schiffe retten können, aber er that es nicht. Er floh und nahm seinen Weg nach Rochefort.

Admiral Gravina, selbst schwer verwundet, hatte auf das tapferste gekämpft, mit ihm einige spanische Schiffe, wie „Argonauta" und „Bahama", die sich vertheidigten, bis sie jedes über 400 Mann verloren hatten; andere dagegen benahmen sich feige und suchten zu fliehen. Gravina's Flaggschiff „Prinz von Asturien" wurde ebenfalls von den Engländern gänzlich eingeschlossen, jedoch durch die französischen „Neptune" und „Pluton" entsetzt und vor der Gefahr der Eroberung beschützt, bis die Fregatte „Themis" im heftigsten Kugelregen sich ihm näherte, um ihn in das Schlepptau zu nehmen. Als Gravina indessen sah, daß alles verloren war,

suchte er die Trümmer der Flotte, deren Oberbefehlshaber er jetzt geworden, zu retten. Er gab das Rückzugssignal und es gelang ihm nebst fünf spanischen und eben so viel französischen Schiffen, von denen insgesammt jedoch acht wrack waren, nach Cadix zu entkommen.

Von den 33 Schiffen der Verbündeten waren in der Schlacht 17 genommen, 1 verbrannt Ihr Menschenverlust betrug an Gefallenen und Verwundeten 6 – 7000 Mann. Die Engländer hatten nach ihrer Angabe 1587, nach französischen Quellen (Thiers) 3000 Mann Gesammtverlust, aber kein Schiff verloren und einen Sieg davon getragen, der Frankreichs Marine einen tödtlichen Schlag versetzte, von dem sie sich für Jahrzehnte nicht wieder zu erholen vermochte. Jene vier Schiffe unter dem feigen Dumanoir sahen ihr Vaterland auch nicht wieder. Wenige Tage nach ihrer Flucht trafen sie auf der Höhe von Ferrol mit einem englischen Geschwader von 4 Linienschiffen und 3 Fregatten unter Admiral Strachan zusammen. Anstatt mit ihnen den Kampf aufzunehmen, suchte Dumanoir zu fliehen. Die Fregatten folgten ihm kühn während einer ganzen Nacht, griffen am anderen Morgen die Franzosen von hinten an und fügten ihrem Segelwerk so viel Schaden zu, daß die englischen Linienschiffe herankommen und sie gegen Mittag zur Schlacht zwingen konnten. Nach dreistündigem Kampfe, bei dem die Engländer geringe, die Franzosen dagegen starke Verluste hatten, wurden letztere sämmtlich genommen und von Strachan nach Gibraltar gebracht.

Von jenen 17 Prisen bei Trafalgar gelang es jedoch den Engländern nur vier zu retten. Des sterbenden Nelsons letzter Befehl war gewesen: „Geht nach der Schlacht zu Anker!“ aber leider für die meisten Schiffe nicht ausführbar. Ihre Kabel und Anker waren zerschossen, sie leckten, hatten Masten und Raaen verloren und waren kaum mehr manövrirfähig. Die Klippen von Trafalgar drohten in der Nähe und der von Nelson vorhergesehene Sturm zog nach

Beendigung der Schlacht schnell herauf, als sei ihm das Vernichtungswerk noch nicht genug und er trachte gierig, es zu vollenden. Vier Prisen hatten die Mittel, um bei Cap Trafalgar zu ankern und sie waren auch die einzigen, welche den Engländern blieben. Um Mitternacht brach der Sturm los und nur der glückliche Umstand, daß der Wind dabei von West auf Südsüdwest sprang, rettete Sieger und Besiegte vor dem Verderben, sämmtlich zu scheitern.

Trotzdem bedurfte es unerhörter Anstrengungen und der vollendeten Seemannschaft Collingwood's und seiner Untergebenen, um die zerschossenen Schiffe von der Küste ab und in freies Wasser zu bringen. Dennoch gingen schon am folgenden Tage fünf Prisen verloren. Der „Redoutable", das tapfere Schiff, welches Nelson den Tod gegeben, versank in den Fluthen. Der „Fougueux", der „Aigle", „Bucentaure" und „Algesiras" wurden von ihren schleppenden Schiffen aufgegeben. Erstere beide scheiterten an der spanischen Küste, auf letzteren wurden die englischen Prisenmannschaften von den Franzosen überwältigt und diese versuchten sich nach Cadix hinein zu retten. Nur dem „Algesiras" gelang das Wagstück und wie durch ein Wunder. Der „Bucentaure" scheiterte vor dem Hafeneingange, doch gelang es dem wenig beschädigten, weil wenig im Kampfe gewesenen „Indomptable", der auf der Rhede ankerte, die Mannschaft zu retten. Aber die unglückliche Besatzung des „Bucentaure" schien verfehmt zu sein. Während in der folgenden Nacht der Sturm an Stärke zunahm und der „Algesiras" vor seinen schwachen Ankern ritt, die er als Nothbehelf vom „Indomptable" erhalten, jeden Augenblick das Brechen der Kabel und damit den sichern Untergang erwartend, wurde er von diesem Schicksal verschont, dagegen riß der „Indomptable" von seinen Ankern, trieb auf die Klippen und seine so wie die Besatzung des „Bucentaure", zusammen 1500 Mann fanden in den Fluthen ihr Grab. Nicht einer entging dem Tode.

Am 23. Oktober ließ der Sturm etwas nach; die eng-

lische Flotte kämpfte aber immer noch vergebens gegen ihn, ohne über die Höhe von Cadix hinauskommen zu können. Da unternahm es der tapfere Kapitän Cosmao vom französischen „Pluton", der schon Gravina in der Schlacht vor feindlicher Wegnahme bewahrt, in Begleitung von vier Linienschiffen und einigen Fregatten aus Cadix auszulaufen und den englischen Linienschiffen, welche zwei Spanier im Schlepptau hatten, den Weg zu verlegen. Er zwang sie, beide Prisen aufzugeben und ließ dieselben durch die Fregatten nach Cadix hinein bringen. Um nicht durch weitere Angriffe noch mehr zu verlieren, befahl Collingwood vier Prisen zu zerstören. Zwei andere, die er aufgeben mußte, scheiterten bei San Lucar, aber auch von den nach Cadix geflüchteten Verbündeten gingen vorher noch drei Schiffe zu Grunde. Von den vier nach Gibraltar gebrachten Prisen sank eine französische und nur drei spanische blieben als Trophäen der gewaltigen Schlacht in den Händen der Engländer. Als der Nachfolger Villeneuve's, Admiral Rosilly am 25. Oktober in Cadix eintraf, fand er noch fünf französische und drei spanische Linienschiffe vor statt der erwarteten 33.

Er hatte nicht mehr Glück, als sein Vorgänger. Fortwährend im Hafen blockirt fielen diese Ueberreste der einst so stolzen Flotte 1808 den sich gegen Napoleons Joch empörenden Spaniern in die Hände. Wie nach Abukir gelangte auch nach Trafalgar keins der dabei betheiligten französischen Schiffe wieder in das Vaterland zurück. Villeneuve wurde als Gefangener nach England gebracht, dort aber freigelassen um sich nach Paris zu begeben. Er traf dort nicht ein; auf dem Wege dahin machte er freiwillig seinem Leben ein Ende.*)

---

*) Aus dem Nachlasse eines höheren deutschen Offiziers, welcher ein Zeitgenosse der Schlacht von Trafalgar war, ist mir freundlichst durch dessen Sohn, Herrn Oberst Forst der nachstehende Brief zur Verfügung gestellt worden, welcher Admiral Villeneuve am Morgen vor seinem Selbstmorde

„So endete,“ sagt Thiers in seiner Histoire du Consulat et de l'Empire „die verhängnißvolle Schlacht von

---

an Napoleon gerichtet und in verschiedenen Abschriften an höhere Marineoffiziere in den französischen Kriegshäfen gesandt haben soll.

Ob das Schriftstück echt und wie es in die Hände seines ersten Besitzers gelangt ist, darüber vermag auch Oberst F. keine Auskunft zu geben. Es scheint jedoch kein Grund vorhanden, die Echtheit zu bezweifeln. Einzelnheiten des Inhalts, welche damals (die mir vorliegende Uebersetzung stammt aus dem Jahre 1806) nur Villeneuve selbst bekannt sein konnten, sprechen entschieden für jene und man kann auch nicht verstehen, zu welchem Zwecke sonst ein solcher Brief von anderen geschrieben sein sollte.

Die Unebenheit der Uebersetzung habe ich nicht geändert.

Sire,

Sie müssen sich erinnern, daß, als Latouche*) zu Toulon starb, ich, in Rochefort kommandirte und es damals ablehnte, sein Nachfolger zu werden. Ich war nämlich fest überzeugt, daß Jeder, welcher die abenteuerliche, schlecht eingerichtete Expedition der vereinigt französisch-spanischen Flotte kommandiren oder dirigiren würde, mit Schande geschlagen werden müsse, wenn er auch so glücklich wäre, sein Leben aus einer Schlacht hervorzubringen, die wegen eines Feindes unvermeidlich war, der alle Meere mit seinen Schiffen bedeckt (dieses sind buchstäblich die Worte, welche ich damals dem Marineminister sagte). Nachdem ich damals so sehr gegen meine Meinung nach Barcelona und Cadix segelte und daselbst mich überzeugt hatte, wie die spanische Flotte bemannt war und wie sie manövrirte, schickte ich mit meiner ersten Depesche meine Resignation ein. Dies wiederholte ich nachher vor Martinique, Ferrol und Cadix, als ich unter dem 24. Septbr. die Ordre erhielt, mit der kombinirten Flotte nach Toulon zurückzukehren, selbst wenn wir uns durch die englische Flotte schlagen sollten. Ich antwortete, ich würde gehorchen, erinnerte aber zugleich den Minister an meine ehemaligen Besorgnisse, an die Ungewißheit einer Seeschlacht und an meinen festen Entschluß, ich möge nun siegen oder besiegt werden, auf ewig einem so gefährlichen Posten zu entsagen, welchem ich wegen meiner Grundsätze, aber vorzüglich wegen Ihres heftigen und grausamen Charakters vorzustehen, unfähig sei.

Das Unglück bei Trafalgar war keinem Versehen, keinem Mangel an Tapferkeit zuzuschreiben. Das habe ich in meinem offiziellen Bericht über die Schlacht auf das Vollkommenste erwiesen.

Warum ist diesem Bericht der Platz im Moniteur versagt? während-

---

*) S. Seite 283.

Trafalgar. Unerfahrene Seeleute, noch unerfahrenere Alliirte, mangelhafte Disciplin, vernachlässigtes Material — überall

---

dem die Lästerungen und Beschuldigungen meiner Feinde darin immer aufgenommen wurden.

Sagten Sie nicht, als Sie meinen Bericht während Ihrer glücklichen Expedition in Deutschland erhielten — sagten Sie nicht mit ihrem gewohnten Muthwillen und Grausamkeit: Ich sehe, daß das Beispiel eines französischen Bürgers durchaus nöthig ist,*) um die Siege in meinen Seeschlachten zur Tagesordnung zu machen.

Tausend Stimmen haben diesen Ihren gefühllosen Ausdruck — dieses Todesurtheil wiederholt, welches ein wüthender und fremder Usurpator gegen einen französichen patriotischen Admiral aussprach. Indessen wurde von meiner Depesche keine Notiz genommen, man hörte nicht darauf, vielleicht ist sie nicht einmal gelesen worden!

Diese Depesche enthielt demungeachtet manche bittere Wahrheit, welche nicht dazu beitragen würde, Ihre Fähigkeiten in ein glänzendes Licht zu stellen; sie würde vielmehr beweisen, daß derjenige, dessen Unfähigkeit und Stolz den Verlust einer französischen Flotte bei Abukir veranlaßte, auch an der Zerstörung einer anderen bei Trafalgar schuld war. In der letzten Unterredung, die ich mit Ihnen hatte, gestanden Sie selbst:

„Wenngleich Frankreich das ganze Festland ohne den mindesten „Widerstand beherrsche, seine äußere Macht doch immer unsicher bleibe, „sein innerer Zustand keine Festigkeit erlangen, sein Handel stocken, seine „Manufakturen danieder liegen müßten, so lange es nicht im Stande „sein würde, Großbritannien zu nöthigen, sich seinen Vorschriften zu „unterwerfen!“ —

Während der Tyrannei, die Sie nun schon einige Jahre ausgeübt haben, haben mein Vaterland und dessen Alliirte schon mehr Kriegsschiffe verloren, als die ganze königliche Marine während eines großen Theiles der langen Regierung Ludwigs XIV. und XV. besaß. Und sollte mein Vaterland noch einige Zeit länger den Fluch erleben, unter Ihrem eisernen Scepter zu stehen, so wird seine Militär-Seemacht eben so schlecht werden, wie seine Handels-Seemacht ist, und in seinen Seehäfen wird man nichts Anderes sehen, als schamlose Seeräuber und zu Bettlern gewordene Kaufleute! Was hat mein Vaterland für Gewinn und Ehre von Ihren glücklichen Feldzügen bisher gehabt? oder ist es unter Ihrer unumschränkten Gewalt freier als sonst? Ueberladen mit Steuern, schrecklich unterdrückt durch einen thätigen und gefühllosen Despotismus trauern

---

*) Dieser Satz ist ohne das französische Original nicht recht verständlich

Ueberstürzung mit ihren nothwendigen Folgen. Ein Oberbefehlshaber, der zu lebhaft diese Nachtheile empfindet, sich

meine sklavischen Landsleute über die Annäherung eines unvermeidlichen Unglücks und dürfen es doch nicht einmal wagen, darüber zu seufzen. Nur Sie selbst, Ihre Verwandten und Ihre Kreaturen haben Vortheile von Siegen, die durch das reinste Blut und die edelsten Schätze Frankreichs erfochten sind! Aber auch die Sache blos politisch betrachtet, was haben die Franzosen für Ehre und Vortheile, was andere Völker für Sicherheit bei Ihren Usurpationen, Ihren Friedensschlüssen? Was hilft es ihnen, einen blutdürstigen Abenteurer als Kaiser zu sehen? seine lasterhafte Metze als Kaiserin? seine elenden und spottvollen Brüder als Prinzen und Könige? seine verworfenen Nichten als Prinzessinnen und Königinnen, die Mitschuldigen seiner Bosheit als Herzöge, Marschälle, Ritter?

Sie haben zwar Personen genug gefesselt, aber ihren Verstand haben Sie nicht fesseln können. Werden Sie sich, wenn Sie 20 000 gefangene Oesterreicher und Russen erblicken, an etwas Anderes erinnern können, als an die Gefangenschaft einer noch größeren Zahl Franzosen in England, welche Sie durch Ihren Trotz und Ihren Eigensinn veranlaßt haben?

Sie wissen zu gut, daß Großbritannien zu weise und zu mächtig ist, um noch einmal Frieden mit einem Manne zu schließen, der sich ihm als Freund gegenüberstellt, um gegen seine Unabhängigkeit zu arbeiten, der aber als erklärter Feind bei weitem nicht so gefährlich ist, dessen Oelzweige nichts anderes als Brandfackeln eines Mordbrenners sind, der während des Krieges Frieden anbietet und während des Friedens an nichts Anderes, als Zerstörung denkt und solche einleitet.

Aus der Sprache, die ich mit Ihnen in diesem Briefe rede, werden Sie leicht erfahren, daß der Verfasser desselben von Ihrer wüthenden Rache nicht mehr erreicht werden kann und daß er nicht länger Ihre Folter und Kerker, Ihre Vergifter und Peiniger fürchtet. Die Ordre Ihres Ministers, mich der Hauptstadt nicht zu nähern, ehe ich von ihnen hierzu die Erlaubniß erhalten, hat den Zeitpunkt Ihrer Strafe und die Befreiung des Menschengeschlechts von seiner Geißel noch verschoben. Ohne diese Ordre würde ich, da ich entschlossen war, den Verlust der französischen Seemacht nicht zu überleben, Sie aus dem Wege geräumt haben, ehe ich mich selbst dafür gestraft hätte, daß ich mit Verletzung meiner Ehre, meiner Pflicht, meiner Geburt und meines Standes mich zu Ihrem Werkzeug gebrauchen ließ.

Daß Sie sich noch unter den Lebendigen befinden, ist ein Beweis, daß ein blindes und ungerechtes Glück aus unerforschlichen Gründen noch

dadurch von traurigen Vorahnungen übermannen läßt, sie mit sich von Meer zu Meer trägt und durch ihren Einfluß die großen Pläne seines Kaisers zum Scheitern bringt. Dieser erzürnte Herrscher trägt nicht genug den materiellen Hindernissen Rechnung die sich leichter zu Land als zur See überwinden lassen und bringt durch die Bitterkeit seiner Vorwürfe einen Admiral vollends zur Verzweiflung, der eher Bedauern als Tadel verdient. Dieser Admiral schlägt sich aus Verzweiflung, aber das Kriegsglück — grausam gegen das Unglück — verweigert ihm alles, sogar den Vortheil des Windes. Die eine Hälfte der Flotte durch Unwissenheit und die Elemente lahm gelegt, die andere sich mit verzweifelter Wuth schlagend; auf der einen Seite eine überlegte und geschickte Tapferkeit, auf der andern heroische Unerfahrenheit; erhabener Tod hier, furchtbares Gemetzel und unerhörte Zerstörung

---

die Fortdauer Ihrer barbarischen Tyrannei gestattet. Verlassen Sie sich aber darauf — und die ungeheure Größe Ihrer mannichfaltigen Verbrechen muß Sie selbst von der Wahrheit dessen, was ich sage überzeugen — daß, so wie Sie als einer der größten Bösewichter gelebt haben, auch Ihr Ende einzig und schrecklich sein muß.

Ein Mörder oder Henker wird die Laufbahn der Abscheulichkeiten enden, welche zur Schande der Menschheit schon so lange gedauert haben. Damit aber eine tugendhaftere Nachwelt, welche vielleicht einen Theil meines öffentlichen Lebens tadeln möchte, mit der ernstlichen Reue und den patriotischen Grundsätzen nicht unbekannt bleibt, die ich bei meinem Tode empfunden habe, so sind Abschriften dieses Briefes an Offiziere von allen französischen Seehäfen geschickt worden. Ihre niedrigen Schmeichler mögen sagen, was Sie wollen — hätte ich Sie umgebracht so hätten die folgenden Jahrhunderte mich als ihren Befreier geehrt.

Zittere Tyrann! Du lebst verabscheut und wirst sterben mit dem Fluche der Menschheit und der ganzen Welt, der Dir noch jenseits des Grabes folgen wird.

De Villeneuve.

Rheims 26. April 1806. Admiral.

Welchen erschreckenden Einblick gewährt dieser merkwürdige Brief in die Seelenstimmung des unglücklichen Admirals, der in seiner Verzweiflung sogar den Mord des Kaisers plant, ehe er die Hand an das eigene Leben legt, um seine Fehler zu sühnen!

dort. Den Verheerungen durch Menschenhand folgen die des Sturmes. Der Abgrund des Meeres verschlingt die Trophäen des Siegers, der triumphirende Admiral findet mitten im Triumphe sein Grab, der besiegte Oberbefehlshaber für seinen grausamen Schmerz nur im Selbstmorde die Zuflucht — das war die furchtbare Schlacht von Trafalgar in ihren Ursachen, ihren Wirkungen und tragischen Momenten!"

In diesen kurzen erschütternden Zügen zeichnet der große Geschichtsschreiber Frankreichs das Bild des gewaltigen Zusammenstoßes. Es ist treffend und ihm nichts hinzuzufügen.

Napoleon berührte die Nachricht von der erlittenen Niederlage weniger schmerzlich, als man hätte denken sollen, da mit ihr die seit Jahren und mit so großer Energie vorbereiteten umfassenden Pläne zur Eroberung des so bitter gehaßten Albions für immer fallen mußten. Der stürmische Siegeslauf, mit dem er die Coalition vor sich niederwarf, die Capitulation von Ulm, welches sich ihm am Tage vor der Schlacht von Trafalgar mit 30 000 Mann ergab, die Vernichtung und vollständige Auflösung der österreichischen Armee von 80 000 Mann unter Erzherzog Ferdinand, der selbst nur mit genauer Noth der Gefangenschaft entrann, und die Gefangennahme weiterer 30 000 Mann dieser Armee waren Ereignisse, deren schnelle Aufeinanderfolge ihn wohl das Unglück zur See weniger stark empfinden ließen. Auf der andern Seite übte es aber auch auf Englands Verbündete auf dem Festlande keinen sehr ermuthigenden Einfluß. Ihre eigene Nothlage und der Schrecken, welchen ihnen das blitzschnelle siegreiche Vorgehen des Kaisers einflößte, traten hindernd dazwischen. Sie waren zu sehr mit sich selbst und ihren wankenden Existenzen beschäftigt, um in Trafalgar etwas anderes, als einen Sieg Englands zu sehen, der diesem allein zu Gute kam. In Frankreich selbst aber sorgte die lediglich nach dem Willen des Kaisers geleitete Presse dafür, daß über Trafalgar so wenig wie möglich gesprochen, das Unglück mehr dem Sturm als der Schlacht zugeschrieben,

die Bevölkerung in Unkenntniß der wirklichen Thatsachen gehalten und auch hier der Eindruck sehr abgeschwächt wurde.

Napoleon wollte, daß man die Marine möglichst vergessen sollte und er gab das Beispiel. In grausamer Ungerechtigkeit behandelte er sie, als sei sie für ihn nicht mehr vorhanden. Er selbst hatte allen Glauben an sie verloren. Er vergaß aber oder besäß kein Urtheil darüber, daß er ebenfalls mit Schuld an ihrer Vernichtung trug und daß man nicht ungestraft eine ungeübte, unerprobte und mangelhaft ausgerüstete Flotte, die fast stets im Hafen gelegen, einer anderen entgegenstellen darf, die durch Jahre dauernde Kreuztouren auf allen Meeren und unter allen Witterungsverhältnissen geschult, zu einem gefestigten starken Ganzen zusammengewachsen ist, in dem jeder Theil völlig aufgeht, das ein Wille beseelt und das trotz möglichster Selbständigkeit der einzelnen Schiffskommandanten vom Oberbefehlshaber vollständig beherrscht und geleitet wird.

In diesem Streben, die Marine der Vergessenheit anheimfallen zu lassen, verfuhr der Kaiser auf das ungerechteste gegen sie. Gewiß hätte er volle Ursache gehabt, diejenigen hart zu strafen, die nicht ihre Schuldigkeit thaten, nicht Villeneuve's letztes Signal befolgten und durch ihre Unthätigkeit viel zu dem schrecklichen Unheil beitrugen, aber auf der andern Seite hatte er auch allen Grund, auf diejenigen, welche auf dem „Redoutable" „Algesiras" „Achilles" „Pluton" und anderen mit so wahrhaft erhabenem Muthe, wenn auch unglücklich gekämpft hatten, alle möglichen Ehren zu häufen. Daß er dies nicht that, daß er weder strafte noch belohnte, war für die französische Marine ein härterer Schlag, als Abukir und Trafalgar. Er gab sie der Verachtung preis und traf sie damit in ihrem Innersten. Offiziere und Mannschaften fühlten fortan einen nagenden Wurm in ihrem Herzen, der ihre moralische Kraft lähmte und die natürliche Folge war, daß die französische Flotte, obwohl sie allmälig

wieder auf eine größere Zahl Schiffe gebracht wurde, nur als ein Körper ohne Seele vegetirte. Erst der Prinz von Joinville und nach ihm Napoleon III. erweckten sie zu neuem Leben, hoben sie auf eine Stufe, wie sie selbst in ihrer Glanzperiode unter Ludwig XIV., nicht inne gehabt, und verstanden es, ihrem Personale einen Geist einzuhauchen, der mehr als einmal die Engländer mit gerechter Besorgniß erfüllt hat und ein zweites Trafalgar unmöglich macht.

In England wurde der großartige Sieg Nelsons in seiner ganzen Bedeutung empfunden, aber wie auf der Flotte dämpfte die Trauer über den Tod des großen Admirals die Freude an dem Ereignisse, das unter anderen Umständen einen Sturm der Begeisterung hervorgerufen haben würde, wie er selten und kaum mit mehr Berechtigung dagewesen ist. Nelsons Verlust wurde als ein nationales Unglück aufgefaßt, das jedem Einzelnen des Volkes widerfuhr, als sei ein theurer Freund, der Beschützer und zugleich der Gegenstand des größten Stolzes und der hochfliegendsten Hoffnungen plötzlich von ihm genommen. Man fühlte sich für das, was er vollbracht, wodurch er für immer England vor Napoleons drohenden Absichten und damit vor unberechenbarem Unheil bewahrt, ihm zu so tiefem Danke verpflichtet, daß man glaubte, diesem Gefühle nicht genug Ausdruck geben zu können, und da das herbe Geschick es versagte, dem Lebenden Huldigungen darzubringen, so suchte man wenigstens den Todten in einer Weise zu ehren, die dem allgemeinen Empfinden Rechnung trug.

Sein Leichenbegängniß war eins der denkbar großartigsten. Sein Grabmal in der Westminsterabtei ist eines solchen Helden völlig würdig. Die Landestrauer war allgemein; in den verschiedensten großen Städten errichtete man ihm Denkmäler und auf dem Trafalgar Square in London erhebt sich seine Statue auf einer hohen Granitsäule mit viereckigem Sockel, dessen Flächen die vier großen Schlachten St. Vincent, Abukir, Kopenhagen und Trafalgar in Reliefs schmücken.

Weit die Häusermassen überragend schaut der große Mann auf das Meer, dessen unbestrittene Herrschaft er seinem Vaterlande eroberte und sicherte und der Ausdruck des nach Süden gegen den vielhundertjährigen Feind Frankreich gewandten Antlitzes scheint zu sagen: „Noli me tangere!“

Auch auf Nelsons Angehörige übertrug England in überreichem Maße seine Dankbarkeit. Sein Bruder wurde mit 6000 £ jährlicher Rente in den erblichen Grafenstand erhoben, seine Schwestern erhielten jede 10 000 £ und alle drei Geschwister 100 000 £ zum Ankaufe eines Besitzthums angewiesen; seiner wenn gleich von ihm geschiedenen Wittwe gab man eine lebenslängliche Jahresrente von 2000 £.

Nur sein Vermächtniß der Lady Hamilton und seiner Tochter Horatia wurde nicht beachtet, obwohl es seine letzte Bitte in der Todesstunde einschloß. Trotz aller Liebe und Verehrung, die das englische Volk seinem größten Seehelden in so überschwenglichem Maße darbrachte und bewahrte, konnte es ihm nicht vergeben, daß er jener unseligen Frau zu Liebe seine rechtmäßige Gemahlin verstoßen und damit das Volksgewissen verletzt hatte. Ungerechter Weise übertrug England dies Gefühl auch auf die unschuldige Horatia, die Nelson in seinen letzten Augenblicken ausdrücklich als seine Tochter anerkannte. An ihr sollte sich das Bibelwort bethätigen, „die Sünden der Väter werden heimgesucht an den Kindern".

Lady Hamilton verließ England und fiel der Vergessenheit anheim. Sie soll arm und in traurigen Verhältnissen in Frankreich gestorben sein. Ihre und Nelsons Tochter heirathete später einen englischen Landgeistlichen.

Nelson ist vielfach der größte Admiral genannt, der je existirt hat. Ohne seinen hervorragenden Eigenschaften und großartigen Leistungen irgendwie zu nahe treten zu wollen,

kann jedoch ein unbefangener Beurtheiler dieser Ansicht nicht unbedingt beipflichten. Unstreitig war Nelson der größte Admiral Englands, aber nicht aller Länder und Zeiten — das war De Ruiter.

Könnte man aus des Ersteren Leben die Zeit, welche zwischen Abukir und Kopenhagen liegt, streichen, so stände er würdig neben De Ruiter, aber so gebührt diesem die Palme. De Ruiter war eben so groß als Seeheld wie als Mensch, sein ganzer Lebensgang ein einheitlicher und harmonischer. Der nie wankenden Pflichttreue, wahrhaften Frömmigkeit, dem streng moralischen Lebenswandel, dem milden menschenfreundlichen Charakter und seiner rührenden Bescheidenheit entsprach auf der andern Seite unvergleichlicher Muth, Tapferkeit, kühne Entschlossenheit, Ruhe, Geistesgegenwart und vollständige Beherrschung seines Faches.

Diese Harmonie fehlte Nelson. In ihm trat eine Doppelnatur zu Tage, die seine Größe beeinträchtigte. In ihm rangen böse und gute Eigenschaften mit einander und oft unterlagen die letzteren. Er besaß nicht die moralische Kraft, um stets siegreich den Einflüssen entgegenzutreten, die ihn zum Spielballe wilder Leidenschaften, ihn von seiner Pflicht als Mensch, Gatte und Admiral abwendig machten und seinen guten Namen verunglimpften.

Beide Männer besaßen viel Gemeinsames. Sie waren Seeleute ersten Ranges und geborene Flottenführer. Nelson hatte nicht Gelegenheit so große Geschwader in der Schlacht zu kommandiren, wie De Ruiter, aber es ist nicht zu bezweifeln, daß er die Aufgabe eben so gut gelöst haben würde, wie jener. Beide sorgten auf das Beste für das Wohl ihrer Untergebenen. Sie traten ihnen menschlich nahe, gewannen sich durch Milde und Wohlwollen deren Herzen und ernteten in deren treuester Anhänglichkeit und todesverachtender Hingabe in ihren Kämpfen gleichen Dank dafür.

Beide betrachteten sich als Werkzeuge der Vorsehung zur Vollführung großer Thaten und es war ihnen vergönnt, durch solche ihr Vaterland vor schweren Gefahren zu retten, die dessen Unabhängigkeit und Existenz bedrohten. Ebenso verstanden sie es, ihren Untergebenen dieselben erhabenen Gefühle des Muthes, der Pflichttreue und ausdauerndsten Tapferkeit einzuflößen, die ihre eigene Brust beseelten.

In kritischen Augenblicken wußten sie mit schnellem klaren Blick die richtigen Entschlüsse zu fassen und verloren über dem Einzelnen nicht den Ueberblick über das Ganze. Sie erkannten sofort die Fehler des Feindes, verstanden aus denselben Vortheile zu ziehen, durch beste und schnellste Ausnutzung der Zeit und durch überlegenes Manövriren viel zu ihren Siegen beizutragen. Unermüdliche Thätigkeit und Wachsamkeit in Ausübung ihrer Obliegenheiten bis in die geringfügigsten Einzelheiten besaßen Beide in gleichem Grade; ihr persönlicher Muth und Tapferkeit in den zahlreichen gewaltigen Kämpfen, an denen sie Theil nahmen oder die sie leiteten, diente ihren Untergebenen stets als Muster. Die Pflicht gegen das Vaterland war ihr Leitstern und Beide besiegelten nach einer großen Reihe der ruhmvollsten Schlachten ihre Treue mit dem Tode auf dem Felde der Ehre, um sich im Herzen ihres Volkes ein unvergängliches dankbares Andenken zu sichern.

In andern Punkten wieder unterschieden sie sich wesentlich. Mit Recht durfte Nelson seine Flotte von Trafalgar die beste nennen, die er je gesehen, aber das war nur zum Theil sein eignes Verdienst. Die Grundlage dafür hatte nicht er, sondern Jervis geschaffen; Nelson verstand nur jene nicht wieder in das Wanken kommen zu lassen und sie zu bewahren. Jervis schmiedete die Waffen, mit denen Nelson seinen Sieg errang.

De Ruiter dagegen war nicht nur kämpfender Admiral, der seine Flotte zu gebrauchen verstand, sondern auch ein Organisator ersten Ranges. Er schuf die Flotte, welche die übermächtigen Feinde seines Vaterlandes so glänzend schlug.

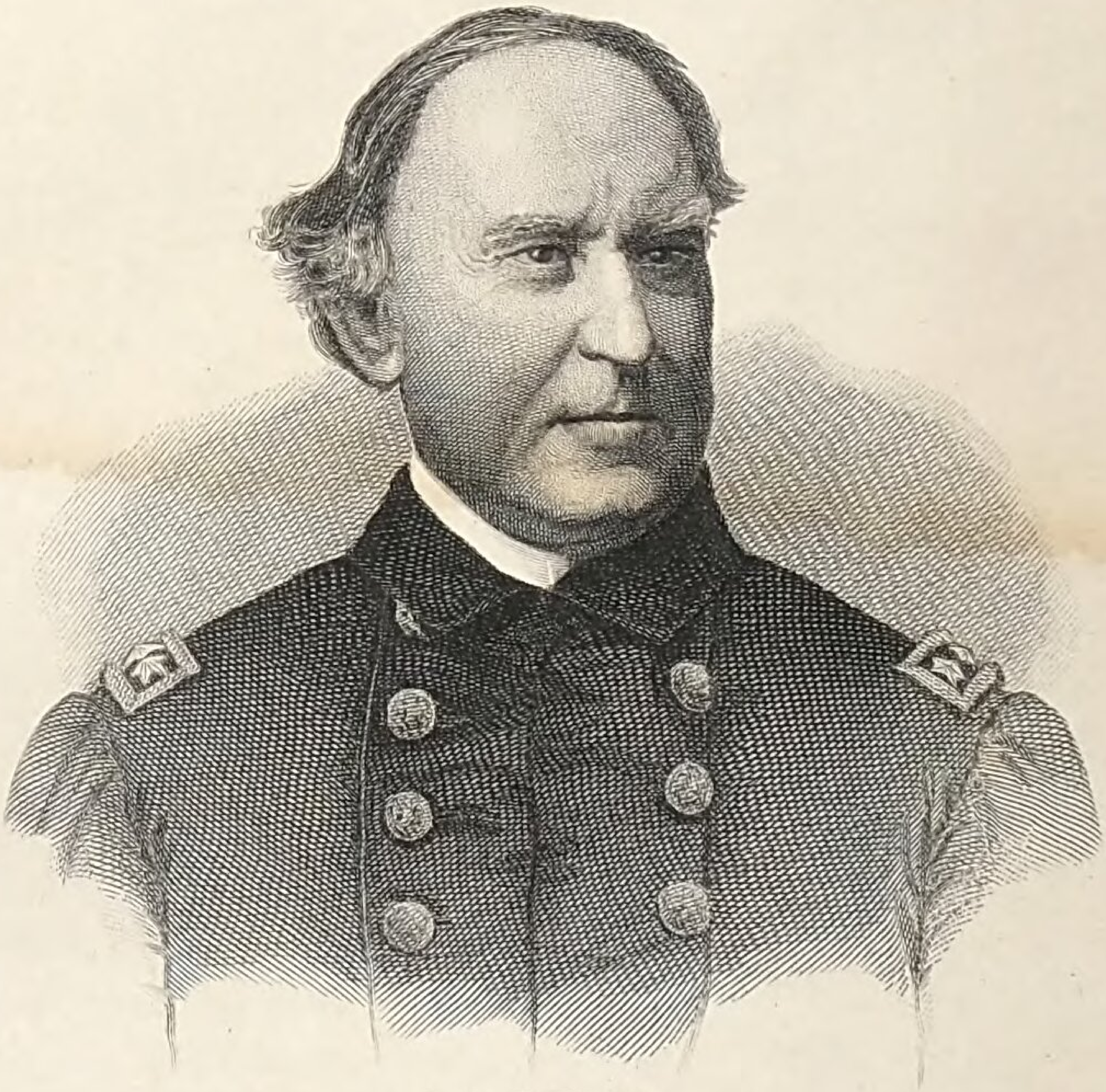
Er verbesserte die Schiffe und ihre Einrichtungen, er faßte die Seetaktik zuerst in Regeln, machte Offiziere und Mannschaften seegewohnt, übte sie ein und brachte in sie die erforderliche Disciplin. Was Jervis und Nelson vereint für die englische Flotte bedeuteten, das war er allein für die holländische. Er machte sie groß, geachtet und gefürchtet auf allen Meeren und hob sie auf den Gipfel ihres Ruhmes.

Nelsons Thaten erscheinen oft glänzender, als de Ruiters, aber bei einem ruhigen Vergleiche sind sie es nicht, obwohl sie durch seinen verwegenen und tollkühnen Muth auf den ersten Anblick mehr blenden. Diese Tollkühnheit läßt ihn sich aber oft unüberlegter Weise in Gefahren stürzen, die zwar mehrfach durch das Eintreten glücklicher, wenn auch keineswegs vorherzusehender Umstände zu seinen Gunsten ausschlagen, andrerseits aber auch ihm Niederlagen bereiten und ihn mit Vernichtung bedrohen, wie bei Teneriffa. Kopenhagen, ja auch Abukir und Trafalgar werden nur zu glänzenden Siegen, weil die Gegner unverzeihliche Fehler machen, die Nelson allerdings muthmaßt, aber keineswegs sicher voraussetzen darf und die, wenn sie nicht begangen wurden, die Unternehmungen zum gegentheiligen Ausgange führen konnten und bei Kopenhagen m u ß t e n. De Ruiters Muth und Tapferkeit sind nicht weniger groß, dagegen ruhiger und überlegter. Er scheut ebenfalls nicht gewagte Unternehmungen, wenn sie mit der Größe des erstrebten Zweckes in Einklang stehen, wie z. B. sein Eindringen in die Themse, aber seine Maßnahmen sind vorher nach allen Seiten bedacht, wohlerwogen und frei von Ueberstürzung und Hast. Bei Nelson ist eine große Triebfeder für seine Thaten Ruhmsucht, ungestümer Thatendrang und brennender Ehrgeiz. „Cypresse oder Lorbeer!“ „Westminsterabtei oder Pair von England!“ durch solche Aeußerungen vor der Schlacht verräth er seine Gedanken. De Ruiter dagegen besitzt keinen anderen Ehrgeiz, als nur seine Pflicht gegen das Vaterland zu erfüllen. Er ist ein Cincinnatus, der nach seinen Großthaten sich bescheiden

und anspruchslos zurückzieht, um nur seinem häuslichen Glücke zu leben und in ihm seine volle Befriedigung zu finden, bis ihn das gefährdete Vaterland abermals auf das blutige Schlachtfeld ruft.

Er bleibt sich während seines ganzen Lebens bis zu seinem letzten Augenblicke treu, er ist stets derselbe, ebenso groß wie gut. Nelson befleckt sein Ruhmesschild durch Handlungen, deren De Ruiter unfähig gewesen wäre.

Trotzdem war Nelson ein großer Mann, ein wunderbarer und gewaltiger Charakter, aber de Ruiter überragte ihn. Er war ein größerer Admiral, der größte aller Zeiten, und ein edlerer Mensch.



Druck v. Th. Zehl, Leipzig.

D.E. Farragut.

Farragut.

Mit der Schlacht von Trafalgar waren die gewaltigen Conflicte zur See, welche mit kurzen Unterbrechungen fast zwei Jahrhunderte lang Europa erschütterten, auf längere Zeit beendet. Das Segellinienschiff, welches sie entschied, feierte bei Trafalgar seinen größten aber auch seinen letzten Triumph, obwohl es sich noch fast 50 Jahre lang in den Flotten hielt und deren Hauptstärke bildete. Zwar trat es 1827 bei Navarino noch einmal kämpfend auf, doch trug dieser Zusammenstoß kaum den Charakter einer eigentlichen Seeschlacht. Engländer, Franzosen und Russen griffen unter Oberbefehl von Admiral Codrington im Hafen die türkische Flotte an, der sie auf Pistolenschußweite gegenüber vor Anker lagen. Die artilleristische Uebermacht der Verbündeten war so groß, und die Türken vermochten wegen der Lage ihrer Schiffe nur einen so kleinen Theil der letzteren zum Schuß zu bringen, daß ihre Vernichtung nicht ausbleiben konnte. Taktische Manöver oder irgend eine höhere Leitung fanden nicht statt, die Türken leisteten wenig Widerstand und somit war es weniger eine Seeschlacht, als die einseitige Zerstörung einer Flotte. An untoward event — ein unvorhergesehenes

Ereigniß, nannte die englische Diplomatie den Vorfall bei Navarino.

Bis zur Mitte unseres Jahrhunderts blieb das Segellinienschiff noch Beherrscher der Wogen, dann trat es für immer von dem Schauplatze ab, auf dem es seit 1515, wo Heinrich VII. von England, das erste Modell dieser Klasse, den Henry-Grace-à-Dieu erbauen ließ, eine so große Rolle bei Entscheidung der Völkergeschicke gespielt hatte. Ihm folgten jetzt neue Constructionen, die anfänglich langsamer dann immer schneller in Form und System wechselten und in diesem Augenblicke noch keinen Dauer versprechenden Abschluß gefunden haben.

Dampf und Panzer, Riesengeschütze und Torpedos bedingen diese und die sich jagenden Erfindungen und Verbesserungen bringen fast täglich eine Aenderung in Bau und Form.

Die Vereinigten Staaten von Amerika führten zuerst den Dampf als Motor in die Schifffahrt ein. Einer ihrer Bürger, Fulton, bot 1804 Napolen die neue Erfindung an. Wäre der Kaiser weniger kurzsichtig gewesen, so hätte er mit ihr seine Armee nach England werfen können und Trafalgar wäre nicht geschlagen worden. Doch er wies Fulton von sich, der dann nach seinem Vaterlande zurückging und 1807 dort den ersten Flußdampfer baute. Bereits 1815 folgte diesem eine Dampffregatte von 32 Kanonen, die den Namen des Erfinders trug, und Amerika wies den übrigen Seemächten einen neuen Weg. In den vierziger Jahren ersetzte die Schraube das für die Kriegsführung mit vielen Nachtheilen verbundene Schaufelrad und damit wurde das Todesurtheil über das Segellinienschiff gesprochen. Man baute fortan Schraubendampfer und unzählige Millionen verschlang die jetzt nöthige Umwandlung der Flotten. Doch der neuen Form war nur eine kurze Lebensdauer beschieden. Die Erfindung der Bombenkanonen und die verheerende Wirkung ihrer Geschosse zwangen zum Eisenschutze der hölzernen Bord-

wände und die Panzer traten fortan in die Stelle der Schlachtschiffe. Man schreibt ihre Erfindung Napoleon III. zu, aber wieder war es Nordamerika, welches sie im Ernste zuerst erprobte und mit einem neuen System, den Thurmschiffen hervortrat, um abermals die Kriegführung auf neue Bahnen zu leiten und darin als Vorbild für die übrigen Mächte zu dienen. Der Secessionskrieg von 1860–64 gab den Impuls dazu. Von ihm datirt ein vollständiger Umschwung in Bau, Zusammensetzung und Verwendung der Flotten und er ist deshalb für alle Marinen epochemachend gewesen. Er stieß alles Alte um, schuf Neues, was bis dahin für unmöglich gehalten wurde und verlieh den Seekriegen einen gänzlich veränderten Charakter. Im Mittelpunkte dieser großartigen Wandlung, die für die Gegenwart ein so allgemeines Interesse hat, steht schaffend, fördernd und kämpfend ein großer Mann, ein Seeheld im vollen Sinne des Wortes, dessen Energie, Kühnheit und Thaten bewunderungswerth sind, und dem die amerikanische Marine es hauptsächlich zu verdanken hat, daß sie den revoltirenden Süden unterwarf und die Union vor dem drohenden Zerfalle bewahrte.

Dieser Mann ist David Glasgow Farragut, erster Admiral der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Farragut stammte aus einer alten und hochangesehenen spanischen Familie, die auf Minorka ansässig war. Zu seinen Vorfahren zählte er den berühmten Don Pedro Ferragut, der sich unter Jakob I. von Arragonien bei der Vertreibung der Mauren aus Majorka und Valencia in den Jahren 1229 und 1238 sehr ausgezeichnet und dafür vom Könige mit dem Posten eines Gouverneurs von Majorka belohnt wurde.

Des Admirals Vaters wurde in Minorka geboren und wanderte aus Abenteuerlust 1776 nach Nordamerika aus. Während des Unabhängigkeitskampfes und auch während des amerikanisch-englischen Krieges 1812 diente er seinem Adoptivvaterlande mit Treue und Hingebung sowohl zu Lande als Major der Kavallerie wie zu Wasser als Schiffskapitän,

rettete in der Schlacht von Cowpers Washington das Leben und war mit Präsident Jackson befreundet. Nach Beendigung des ersten Krieges siedelte er sich als Landwirth in Tennessee an, heirathete eine Amerikanerin, Elisabeth Shine und hatte mit ihr zwei Söhne. David war der zweite und wurde am 5. Juli 1801 auf Campbells Station in der Nähe von Knoxville in Ost-Tennessee geboren. Ein jüngerer Bruder ertrank 1815 im Alter von 10 Jahren. Diesen schmerzlichen Verlust konnte der Vater bis zu seinem Tode nicht verwinden, der 1817 in einem Alter von 63 Jahren erfolgte.

Des jungen David Neigung zum Seeleben wurde zuerst durch den eigenen Vater geweckt, der selbst ungemein dafür eingenommen war. In der Nähe seiner Besitzung befand sich ein großer Landsee und es war sein größtes Vergnügen, sich mit den Söhnen darauf in einem Boote unter allen Witterungsverhältnissen herumzutummeln, sie dadurch abzuhärten und den Gefahren kühn ins Auge blicken zu lassen. Entscheidend für die Wahl seines späteren Berufs wurde jedoch im Jahre 1819 der Besuch eines Kapitäns der Vereinigten Staaten Marine, des später berühmt gewordenen Commodore Porter, in seinem elterlichen Hause. Der Vater von Kapitän Porter war mit Davids Vater befreundet, hatte mit ihm in der Flotte gedient und befand sich auf der Marinestation in New Orleans, als er schwer erkrankte. Sein Freund nahm ihu zu sich, um ihn sorgsam zu pflegen, aber er starb dort. Einige Zeit nach dem Tode machte dessen Sohn, Kapitän Porter den erwähnten Besuch bei Farragut, der inzwischen auch seine Frau verloren hatte und erbot sich, um seine Dankbarkeit für die dem Vater erwiesene Freundschaft zu bezeigen, einen der Söhne zu adoptiren, da er selbst kinderlos war. David erklärte sich in seiner Vorliebe für das Seeleben sofort bereit dazu, der Vater gab seine Einwilligung und der Knabe ging mit Porter, der fortan sein treuer Freund und Beschützer wurde und ihm als Vorbild für sein späteres Leben diente, nach New Orleans. Einige

Zeit später siedelte Porter nach Washington über und sandte dort David auf die Schule. Dies war jedoch nicht von langer Dauer. Ein Freund Porters, Paul Hamilton, war Marineminister geworden und durch diesen erhielt der junge Farragut im Alter von noch nicht 9½ Jahren am 17. Dezember 1810 eine Anstellung als Seekadett.

Im Sommer des nächsten Jahres gab man Porter den Befehl über die Fregatte „Essex" und Farragut schiffte sich mit ihm ein, um den schweren Dienst, den er sich erwählt, bald in seiner schlimmsten Form kennen zu lernen. Eine Kreuztour an den amerikanischen Küsten während des Winters und ein Schneesturm bei bitterer Kälte am Weihnachtsabend, in dem die Fregatte furchtbar zugerichtet und fast nur durch ein Wunder vor dem Stranden gerettet wurde, führte dem zehnjährigen Knaben alle Schrecken des neuen Berufes vor Augen, ohne indessen die Liebe zu seinem Fach im geringsten abzuschwächen. Im Gegentheil übten die Gefahren nur einen um so größeren Reiz auf sein Gemüth, da er jene in kleinerem Maßstabe schon während seiner frühesten Kindheit auf dem See kennen und muthig zu bekämpfen gelernt hatte, und trugen ebenso wie der im folgenden Jahre ausbrechende Krieg dazu bei, ihn kühner zu machen und schwierigen Verhältnissen mit kühler Ruhe und Entschlossenheit zu begegnen. Kapitän Porter ging ihm darin mit bestem Beispiel voran. Er war ein Charakter ähnlich wie Jean Bart oder Paul Jones, unternehmend, von größter Verwegenheit, eiserner Ruhe und bewunderungswürdiger Kaltblütigkeit in den verzweifeltsten Lagen. So holte er in der Nacht mitten aus einem Convoy von bewaffneten Transportschiffen, das von der englischen Fregatte „Minerva" geleitet wurde, eine Brigg heraus und machte auf ihr 150 Seeleute und verschiedene Generale zu Gefangenen. Am andern Morgen forderte er die „Minerva" zum Kampfe heraus, doch diese nahm ihn nicht an. Bald darauf eroberte er die englische Korvette „Alert" von 20 Kanonen, die windwärts von ihm war und die er durch List

an sich heranlockte, ohne einen Mann dabei zu verlieren. Seine Geistesgegenwart in gefährlichen Augenblicken mag aus folgender Thatsache erhellen, die Farragut in seinem, von Beginn seiner Laufbahn mit großer Gewissenhaftigkeit geführten Tagebuche erzählt. Um seinen Mannschaften für den Fall eines ausbrechenden Feuers, des schrecklichsten aller Feinde an Bord vor Verwirrung zu bewahren und ihnen die erforderliche Kaltblütigkeit beizubringen, war es Porters Gewohnheit, sie zu verschiedener Zeit Nachts plötzlich mit dem Rufe „Feuer im Schiff!“ zu allarmiren und auch wohl zu diesem Zwecke in irgend einem Theile des Schiffes Rauch zu machen. Die Leute mußten dann stets sofort mit Entersäbel bewaffnet und mit ihrer wollenen Decke zur Erstickung des Feuers auf den ihnen zugewiesenen Stationen erscheinen.

Als die beiden feindlichen Schiffe genommen waren, schmiedeten die zahlreichen Gefangenen der „Essex“ ein Complott zur Eroberung der Fregatte. Eines Nachts erwachte der junge Farragut und sah an seiner Hängematte einen mit einer Pistole bewaffneten Engländer stehen, der ihn aufmerksam beobachtete. Auf das heftigste erschreckt hielt sich der Knabe dennoch bewegungslos, bis Jener sich wieder entfernte, der ihn fest schlafend glaubte. Dann aber schlüpfte er geräuschlos aus der Hängematte, kroch bis zur Kajüte und machte Kapitän Porter von dem Gesehenen Meldung. Dieser durchschaute sofort die wahre Sachlage und die große Gefahr, in der sein Schiff schwebte, faßte aber auch ebenso schnell einen Entschluß. Aus dem Bett springen, in das Zwischendeck eilen, wo seine Mannschaft schlief, um dort mit Stentorstimme „Feuer! Feuer!“ zu rufen, war das Werk von wenigen Sekunden. Augenblicklich leisteten die Leute dem Rufe Folge, stürmten den Säbel in der Hand an Deck, wo der Kapitän plötzlich in ihrer Mitte stand und sie gegen die Meuterer führte, die, durch den unerwarteten Zwischenfall auf das heftigste erschreckt und in Verwirrung gebracht, es versäumt hatten, die Wache

an Deck zu überwältigen und nun selbst leicht zu Paaren getrieben wurden.

Im Oktober 1812 trat die „Essex" einen neuen Kreuzzug nach dem stillen Ocean an. Nachdem verschiedene Prisen gemacht und bei Cap Horn wieder furchtbare Stürme von mehrwöchentlicher Dauer überstanden waren, lief Porter Valparaiso an. Nach kurzem Aufenthalte ging er längs der Küste von Chili und Peru nach den Galopagos, auf welchem Wege ihm wieder verschiedene Prisen in die Hände fielen, deren eine auch Farragut mit einem Boote nahm und damit seine erste selbständige kriegerische That verrichtete. Dann lief die Fregatte nach der Bai von Guayaquil, von wo aus die Prisen nach Valparaiso geschickt wurden. Ein Beweis von dem großen Vertrauen Porters in seinen 12 jährigen Adoptivsohn war, daß er ihn zum Prisenmeister eines großen Schiffes, des „Barclay" machte. Farragut entledigte sich der schwierigen Aufgabe, die ihn in Conflict mit dem an Bord gelassenen Kapitän brachte, mit einem Geschick und einem so seltenen Muthe, daß Kapitän Porter ganz entzückt von seinem Zöglinge war.

Dann ging es nach den Marquesas-Inseln, wo die Schiffe neu versehen und den Mannschaften längere Zeit zur Erholung gegeben wurde. Letzere fanden den Aufenthalt dort jedoch so verlockend, daß sie nicht wieder fort wollten und sich ein meuterischer Geist zeigte. Porter wußte denselben indessen auf so energische Weise zu dämpfen, daß die alte Ordnung und Disciplin bald wieder hergestellt war.

Im Januar 1814 kam die „Essex" nach Valparaiso zurück. Im Februar trafen dort die englische Fregatte „Phoebe" und die Korvette „Cherub" ein. Erstere hatte 46 Geschütze und 320 Mann, letztere 28 Kanonen und 180 Mann Besatzung, während die „Essex" 52 Kanonen aber nur 255 Mann führte, da sie vorher so viel Prisen bemannt hatte.

Dem Anscheine nach beabsichtigte die „Phoebe" den Amerikaner zu nehmen, obwohl man sich in einem neutralen

Hafen befand. Der Führer eines englischen Kauffahrteischiffes war der ersteren entgegengefahren und hatte ihr mitgetheilt, die „Essex“ sei eine leichte Beute, weil ein Drittheil ihrer ohnehin schwachen Mannschaft sich am Lande auf Urlaub befinde. Ein Kanonenschuß und das Rückrufsignal hatten jedoch inzwischen alle Beurlaubten wieder an Bord gebracht und als Kapitän Hillyar von der „Phoebe“ in unmittelbarer Nähe der „Essex“ beidrehte, um an Bord zu legen, fand er das Schiff zu seiner Ueberraschung vollständig gefechtsklar und die Mannschaften fertig zum Entern aufgestellt. In etwas eigenthümlicher Weise suchte er sich aus der Verlegenheit zu ziehen, indem er hinüberrief: „Kapitän Hillyar sendet Kapitän Porter seinen Gruß und hofft, daß er sich wohl befindet.“

„Danke Ihnen,“ erwiderte Letzterer, „sehr wohl, aber ich hoffe, Sie werden nicht zu nahe kommen. Es könnte sich sonst leicht etwas ereignen, was Ihnen unangenehm sein möchte“ und auf einen Wink mit seinem Sprachrohr flogen die Enterhaken an die Raaen, fertig, um auf den Engländer geworfen zu werden und ihn festzuhalten.

Hillyar ließ seine Raaen gegen den Wind stellen, um rückwärts zu treiben und bemerkte, daß wenn er an Bord der „Essex“ käme, er dies einem unvorhergesehenen Zufalle zuzuschreiben bitte.

„Sie haben dort nichts zu thun, wo sie sind,“ lautete Porters Antwort · „Wenn Sie auch nur ein Kabelgarn von diesem Schiffe anrühren, werde ich Sie sofort entern.“

Einen Augenblick schien der Conflict drohend. Die „Phoebe“ war so nahe, daß ihre Raaen im Vorbeitreiben ganz nahe über die der „Essex“ hinstreiften. Die Kanoniere standen mit der Schloßleine in der Hand, die Enterdivisionen zum Ueberspringen fertig und aller Augen richteten sich gespannt nach oben, um den Augenblick zu erwarten, wo eine Berührung stattfände. Höchst wahrscheinlich wäre dann der Engländer genommen, doch es ging alles klar und die „Phoebe“ trieb zurück, um später zu ankern. Ihr Kamerad „Cherub“ war

beim Einsegeln eine halbe Seemeile leewärts gerathen und hätte deshalb nicht helfen können.

Wenn diesmal auch aus dem Kampfe nichts wurde, so sollte er nach sechs Wochen und unter ungünstigeren Umständen für die Amerikaner eintreten, die nach einem für sie höchst unheilvollen und blutigen Streite unterlagen.

Die Engländer blockirten jetzt die „Essex" und vergebens suchte Porter die „Phoebe" allein zum Gefecht herauszufordern. Obwohl weit besser bewaffnet, da sie 30 lange 18Pfünder, die „Essex" aber nur 6 lange 12Pfünder und sonst Carronaden mit beschränkter Tragweite führte, und stärker bemannt, scheute sich Kapitän Hillyar es auf einen Zweikampf ankommen zu lassen, so daß Porter endlich beschloß, entweder die Blockade zu brechen oder sich durchzuschlagen.

Bei dem Versuch den Hafen zu verlassen, wurde er jedoch von einer der dort häufig auftretenden heftigen Böen überfallen und brach seine Großstenge. In dieser Lage gab er sein Vorhaben auf und lief in den Hafen zurück, um 1½ Seemeilen von einem Küstenfort, innerhalb der Neutralitätsgrenze zur Reparatur des ihn am Manövriren hindernden Schadens zu ankern. Jetzt kamen aber beide englische Schiffe heran, legten sich unter Segel vor und und hinter die „Essex" und sandten bei der Nähe und dem stillen Wasser ihre Breitseiten mit tödtlichem Erfolge in den unglücklichen Amerikaner, der ihnen nur mit einigen Geschützen antworten konnte. Trotzdem wehrte sich derselbe wie ein Löwe und fügte seinen Feinden so viel Schaden zu, daß dieselben nach halbstündigem Gefechte sich zur Ausbesserung ihrer Havarien zurückziehen mußten. Dann erneuerten sie den Angriff, aber diesmal aus solcher Entfernung, daß die Carronaden der „Essex" ihnen nichts mehr anhaben konnten, während die Kugeln ihrer zahlreichen langen Geschütze stets das Ziel trafen. Vergebens versuchte der tapfere Porter unter Segel zu gehen, unter Aufbietung größten seemännischen Geschicks dem Feinde näher zu kommen und ihm seine Breit-

seiten zu geben; sein Segelwerk war so zerschossen, daß Manöveriren fast unmöglich wurde und ebensowenig gelang es ihm, das Schiff auf den Strand zu setzen. Endlich nach 2½ Stunden des heldenmüthigsten Widerstandes und nachdem das Schiff mehrmals in Brand gerathen war, der unter dem heftigen feindlichen Feuer nur mit der größten Anstrengung gelöscht werden konnte, ergab sich Porter. Sein Verlust betrug 155 Mann darunter 58 Todte mithin ⅗ der gesammten Mannschaft, während beide Engländer 8 Todte und 10 Verwundete hatten, weil sie nur gegen die zwei oder drei Bug- und Heckgeschütze der Amerikaner kämpften.

Es war natürlich, daß ein Knabe von 12 Jahren an einem so mörderischen Gefechte keinen größeren selbständigen Antheil nehmen konnte, aber er machte sich nützlich wo er konnte, bald im Ueberbringen von Befehlen, bald im Bedienen von Geschützen oder als Kartuschholer. Ebenso lernte er, dem Tode in das Auge zu sehen und die Gefahr zu verachten. In seinem Tagebuche erzählt er, einen wie schrecklichen Eindruck der Tod des ersten Mannes auf ihn gemacht habe und wie er fast ohnmächtig geworden sei. Dann aber sah er so viele fallen, daß seine Nerven abgestumpft wurden. Eine Kugel nahm vier Mann von einer Geschützbedienung fort, zerschmetterte einem derselben den Kopf und spritzte das Gehirn über ihn und den Kapitän, in dessen Nähe er stand. Ein anderes Mal schickte man ihn hinunter, um einige Kartuschnadeln zu holen. Als er damit die Luke heraufkam, wurde ein vor ihm gehender Mann ebenfalls durch eine Kugel niedergestreckt und beide stürzten rücklings die Treppe hinunter, obwohl Farragut unbeschädigt blieb. Trotzdem berührten ihn diese schrecklichen Vorfälle nicht tiefer; die ihn umgebenden blutigen Scenen hatten ihn bereits abgehärtet, wenngleich er sagt, daß nach Beendigung der Schlacht er bei dem Anblicke der vielen furchtbaren Verstümmlungen wieder ganz schwach und elend geworden sei.

Jedenfalls trug aber die zweijährige Schule unter einem

so ausgezeichneten und heroischen Seemanne wie Porter unter so kritischen Verhältnissen viel und wohl hauptsächlich dazu bei, in die Seele des Knaben den Keim zu den bewunderungswerthen Eigenschaften zu legen, die er in seinen späteren Jahren zum Heile seines Vaterlandes in so glänzender Weise entfaltete. Die Amerikaner wurden auf Ehrenwort, bis zu einer erfolgenden regelmäßigen Auswechslung nicht zu kämpfen, entlassen und mit einer ihrer Prisen nach New York geschickt. Sie kamen dort in einer dunkeln böigen Nacht an und ankerten unter einer Batterie. Ehe es ihnen gelang, sich kenntlich zu machen, bekamen sie heftiges Feuer, jedoch wurde ihr Schiff von keinem Schusse getroffen. „Mir kam dabei der Gedanke," sagt Farragut in seinem Tagebuche, „daß es doch nicht so schlimm sei, unter einer Batterie zu liegen, wie man gewöhnlich annimmt," und vielleicht mag diese Erinnerung ihn ermuthigt haben, später so oft bei Nacht mit seinen Schiffen an den stärksten Batterien vorbeizugehen. Nach seiner Ausschiffung wurde der Knabe von seinem väterlichen Freunde wieder auf die Schule in Chester gebracht und verblieb dort bis zu seiner Ende 1814 erfolgten Auswechslung, um sich alsdann auf der Brigg „Spark" einzuschiffen, die hauptsächlich zu Kaperdiensten ausersehen war. Der Friede trat jedoch dazwischen und er wurde im April 1815 dem Linienschiff „Independence" zugetheilt, um sich mit ihm dem gegen Algier entsandten Commodore Decatur anzuschließen Beim Eintreffen im Mittelmeer hatte Letzterer indessen den Raubstaat schon gezüchtigt und zum Frieden gezwungen.

Auf dem „Spark" war Farragut in der Kadettenmesse in keine gute Gesellschaft gerathen und nur die ihm in Kapitän Porters Schule eingeimpften Grundsätze bewahrten ihn davor, auf schlimme Abwege zu kommen. Auf der „Independence" schloß er Freundschaft mit einem älteren Kadetten, Namens Taylor, der sehr guten Einfluß auf ihn übte, viel dazu beitrug, seinen Charakter zu festigen und ihm die Ge-

fühle wahrer Männlichkeit einzuflößen. Farragut gedenkt dieses Freundes in seinem Tagebuche mit warmen Worten.

Von der „Independence“ wurde er nach deren Rückkehr auf die Fregatte „Macedonian“ versetzt, um abermals nach dem Mittelmeer zu gehen, doch war er von dieser Reise nicht erbaut, da auf dem Schiffe eine grausame Disciplin herrschte und er sich durch die für geringe Vergehen so oft verhängten harten Strafen abgestoßen fühlte. Auf der andern Seite brachte diese Kreuzfahrt ihm aber großen Nutzen und übte auf sein ganzes späteres Leben wohlthätigen Einfluß. Der Schiffsprediger Folsom gewann den jungen Mann lieb und nahm so großes Interesse an ihm, daß er sich die größte Mühe gab, dessen stark vernachlässigte wissenschaftliche Erziehung nachzuholen. Dieses Interesse ging soweit, daß, als im Oktober 1817 Folsom zum amerikanischen Konsul in Tunis ernannt wurde, er an den Commodore Chauncey, unter dem Farragut's Schiff stand, die dringende Bitte stellte, ihm für den Winter den jungen Mann mit nach Tunis zu geben, um ihn dort geistig weiter zu bilden. Der Commodore bewilligte gern das Ansuchen und Farragut ging mit seinem Lehrer, vor dem er die höchste Verehrung hegte, und dessen Bemühungen er durch den größten Fleiß zu lohnen suchte, nach dessen neuem Bestimmungsorte.

Er blieb hier neun Monate und machte bei seinen natürlichen Anlagen außerordentliche Fortschritte. Zugleich knüpfte sich das Freundschaftsband zwischen Lehrer und Schüler immer enger und gestaltete sich zu einem innigen Verhältnisse, das für die Dauer des ganzen Lebens ungetrübt blieb. Es ist wahrhaft rührend, den Briefwechsel zwischen den beiden Männern fast ein halbes Jahrhundert nach diesem Zeitpunkte zu lesen, als Farragut nach Beendigung des Secessionskrieges auf der Höhe seines Weltruhmes stand. Der Admiral sandte seinem alten Lehrer als Zeichen unveränderter Achtung und Freundschaft eine Vase mit zwei von ihm selbst angefertigten Zeichnungen. Die eine stellte ihre beiderseitige

Landung in Tunis 1817 vor, bei der er als Kadett neben Folsom im Boot sitzt und die zweite die Korvette „Hartford“, auf welcher er seine heroischen Thaten vollführte und mit der Flagge des Vice-Admiral Farragut

„My dear boy, Mein theurer Sohn,“ redet ihn Folsom in seiner Antwort an, als lägen nicht fünzig Jahre sondern nur Tage zwischen damals und jetzt. „Ich war immer auf meiner Hut, mein lieber Farragut, Ihnen zu schmeicheln, als Sie jung waren, obwohl meine Zuneigung zu Ihnen und meine Bewunderung so oft mich dazu verlockten. Jetzt jedoch darf ich in das enthusiastische Lob meiner Landsleute für alles, was Sie in Ihrem Fache für die Wohlfahrt unserer Nation geleistet, rückhaltslos einstimmen. . . . Wie groß ist aber meine Freude und Dankbarkeit, meinen Freund von so ferner Zeit her, inmitten der zahllosen Versuchungen so vieler Jahre denjenigen Grundsätzen treu zu finden, mit denen er damals als Jüngling ins Leben trat, ein glänzendes Vorbild männlicher Tugend, hochgesegnet in allen Beziehungen des privaten Lebens, von der Vorsehung zur höchsten Spitze seines edlen Berufes geführt und in den Stand gesetzt, das zu ersinnen und zu vollführen, was ihm unsterblichen Ruhm in der Geschichte seines Vaterlandes und Zeitalters sichert. . .“

Es ist selten, daß Herzen so lange eine so treue und reine Freundschaft bewahren und stellt beiden Männern das schönste Zeugniß aus.

Im Herbste 1818 verließ Farragut seinen treuen Freund und Lehrer, um sich nach Italien zu begeben und sich auf dem amerikanischen Geschwader zum Dienst zu melden. Er wurde zunächst auf dem Linienschiff „Franklin“ eingeschifft, dann aber als dienstthuender Lieutenant im Frühjahr 1819 auf die Brigg „Spark“ versetzt.

Er sagt über diesen Vorfall in seinem Tagebuche. „Eins der wichtigsten Ereignisse meines Lebens war diese Beförderung zum dienstthuenden Lieutenant mit 18 Jahren. Sie

gab mir das Gefühl, daß ich fortan auf gleicher Höhe mit Männern stehe und mit mehr Umsicht handeln müsse. Ich halte es für sehr vortheilhaft, wenn man jung in befehlende Stellungen kommt. Nach meinen Beobachtungen scheuen Personen, die spät im Leben zur Autorität gelangen, im allgemeinen vor Verantwortung zurück und brechen oft unter ihrer Last zusammen."

Im nächsten Jahre wurde Farragut nach Amerika zurückbeordert, um sein Lieutenant-Examen zu machen und bestand dasselbe, wenngleich nicht in einer Weise, die seinem eigenen Ehrgeize genügte, was ihn eine Zeitlang sehr niederdrückte. Seine jugendliche Heiterkeit gewann jedoch allmälig wieder die Oberhand über diese traurige Stimmung und die Liebe zu einem jungen Mädchen, das er in Norfolk kennen lernte, verscheuchte den letzten Rest davon.

Im Mai 1822 wurde er an Bord der Korvette „John Adams" zu einer Kreuztour im mexikanischen Meerbusen und an den Südküsten der Vereinigten Staaten entsandt, verschaffte sich auf dieser Kreuztour eingehende Kenntniß über die dortigen Meeresverhältnisse, die ihm später im Secessionskriege so sehr nützlich werden sollten, und kehrte im December nach Norfolk zurück.

Wenige Monate darauf sehen wir ihn auf dem „Greyhound", der unter Lieutenant Porter, Bruder von Farraguts Adoptivvater, stand. Er hatte sich um diese Stelle beworben, theils, um wieder unter das Kommando des Letzteren zu kommen, der das Geschwader befehligte, zu welchem der „Greyhound" gehörte, theils aus dem Verlangen, an einem Seezuge Theil zu nehmen, der viel Aufregendes und Interessantes versprach. Das Geschwader war nämlich bestimmt, die Westindischen Gewässer von den Piraten zu säubern, die in unerhörter Frechheit dort umherschwärmten und alle Wasserstraßen unsicher machten.

Der „Greyhound" war ein kleiner Schuner mit einem langen 12Pfünder und zwei 18pfündigen Carronaden. In

einem Sturme kam er vom Geschwader ab und segelte eine Zeitlang allein Im Kanal zwischen Hayti und Portorico traf er auf ein englisches Geschwader Dies mochte den Schuner wohl für ein verdächtiges Fahrzeug halten und forderte ihn durch Schießen zum Beidrehen auf Als jedoch der zweite Schuß fiel, antwortete der kleine Amerikaner sehr keck mit einer Kugel aus seinem langen Geschütz, die er nahe über die Köpfe der Engländer sausen ließ, um damit anzudeuten, daß er sich der von ihnen angemaßten Seeherrschaft keineswegs zu fügen gedenke. Glücklicher Weise erkannten die Engländer jetzt den Charakter des „Greyhound" als Kriegsschiff und baten wegen ihres Versehens, das dem Schuner leicht ein schnelles Ende bereiten konnte, um Entschuldigung.

In den nächsten Tagen vereinigte sich das Schiff mit dem Geschwader und letzteres segelte nach der Mosquitoküste, wo die Piraten hauptsächlich ihre Schlupfwinkel hatten. Es begann nun eine höchst aufregende aber auch gefährliche Jagd auf sie, bald auf offenem Wasser, bald auf den Flüssen, wohin sie mit ihren flachgehenden Schiffen flohen und dann mit Booten verfolgt werden mußten. Der Findigkeit, Ausdauer und dem Muthe der Amerikaner gelang es, den gesetzlosen Banden einen heilsamen Schrecken einzujagen und sie auf das empfindlichste zu züchtigen. Der gefährlichste und blutdürstigste der Seeräuber war ein gewisser Gomez mit dem Beinamen „Diablito" kleiner Teufel. Er befehligte einen Schuner, der mit einem 9 Pfünder bewaffnet war und 60 Mann Besatzung hatte. Er lag unter der Küste auf ganz flachem Wasser und wurde von zwei amerikanischen Booten mit nur 31 Mann angegriffen und genommen. Als die Piraten sahen, daß Letztere ungeachtet des Geschützfeuers glatt vorrückten, sprangen sie über Bord, um sich durch Schwimmen zu retten. Dabei wurden sie jedoch überholt und über 40 von ihnen, darunter auch Diablito selbst im Wasser niedergemacht.

Ebenso wurde nach einer aufregenden Jagd ein anderer Seeräuberschuner genommen, den ein gewisser Domingo be-

fehligte. Dieser war nicht so grausam wie Diablito, sondern besaß neben Cynismus eine gewisse Ritterlichkeit. Kurze Zeit zuvor hatte er den Amerikanern ihre von ihm aufgefangenen Briefe mit der Bestellung zugesandt: „sie seien tapfere Kerle und er wollte ihnen deshalb die Briefe nicht vorenthalten, dagegen halte er das Miniaturbild von Lieutenant Gaspard's Frau zurück, im Falle er ihr einst begegnen solle, da er sich wohl in sie verlieben werde, wenn das Original dem Bilde gleiche.“ Das letztere ging jedoch nicht in Erfüllung, denn wenige Tage darauf wurde sein Fahrzeug genommen und er selbst schwer verwundet, wenn er auch mit dem größten Theile seiner Leute entkam.

Ebenso entdeckten die Amerikaner bei einem Streifzuge an der Küste der Bai von Escondida eine vollständige Kolonie von Piraten mit großen Gebäuden, in denen sie ihren Raub aufstapelten. Nach blutigem Kampfe gelang es den Verbrechern in die Wälder zu flüchten, aber ihr Zufluchtsort wurde den Flammen übergeben.

Farragut nahm an diesen Expeditionen sehr thätigen Antheil und kam dadurch öfter in große Gefahr, da die Amerikaner noch mit einem andern und schlimmeren Feinde, mit dem erbarmungslosen gelben Fieber zu kämpfen hatten, dessen Brutstätte die sumpfigen Küsten dieser Gegend sind. Von 25 Offizieren des Geschwaders, welche diese schreckliche Geißel der Tropen heimsuchte, starben nicht weniger als 23 und ebenso war das Verhältniß unter den Mannschaften. Commodore Porter überstand die Krankheit, litt aber so stark unter ihren Nachwehen, daß er in die Heimat zurückkehren mußte. Farragut selbst blieb anfänglich verschont und erhielt in dem jugendlichen Alter von 22 Jahren den durch den Tod des Kommandanten erledigten Posten als Befehlshaber des Schuners „Ferret“, mit dem er noch mehrere Monate die Kreuztour an der Moskitoküste fortsetzte. In dieser Zeit hatte er den auf seiner Pflanzung erfolgten Tod seines Vaters zu beklagen, wurde aber bald darauf selbst durch einen

Anfall des gelben Fiebers an den Rand des Grabes gebracht. Er mußte sein Kommando aufgeben und erholte sich nur sehr schwer in Norfolk, wohin er gegangen war, weil dort die Eltern seiner Braut, eines Fräulein Marchant wohnten, mit der er sich im September 1823 verheirathete.

Seiner angegriffenen Gesundheit wegen mußte er fast zwei Jahre am Lande verweilen und machte dann 1825 als Lieutenant eine Reise auf der Fregatte „Brandywine" nach Europa, um den Marquis Lafayette nach Frankreich zu bringen und später im Mittelmeere zu kreuzen. Im Mai 1826 kehrte er zurück, wurde in Norfolk auf das Depotschiff „Albert" kommandirt und blieb auf ihm zwei Jahre, um alsdann mit der Korvette „Vandalia" auf die brasilianische Station zu gehen. Nach Beendigung der Reise Anfang 1830 kam er abermals auf ein Depotschiff und wurde im Dezember 1832 erster Lieutenant der Fregatte „Natchez".

In dieser Stellung, der schwierigsten an Bord eines größeren Kriegsschiffes, hatte Farragut Gelegenheit seine ganze Tüchtigkeit zu zeigen, welche später zu seinen großen Erfolgen als Flottenführer so vieles beitrug. Im Gegensatze zu den in der Flotte üblichen harten Strafen, mit denen man die Disciplin aufrecht zu erhalten suchte und die namentlich auf der „Macedonian" ihn so empört hatten, verstand er es durch ernste aber wohlwollende Behandlung seine Untergebenen auf den höchsten Punkt der Leistungsfähigkeit zu bringen und die „Natchez" nicht nur zu einem überall bewunderten Musterschiffe zu machen, sondern sich auch die ungetheilte Liebe und Anhänglichkeit seiner Leute zu sichern und ihnen das Leben an Bord angenehm und behaglich zu machen. Das Schiff ging wieder auf die brasilianische Station; Farragut blieb auf ihm bis Februar 1834 und erhielt dann in Rio de Janeiro den Befehl des sehr großen, aus Ostindien zurückgekehrten Kriegsschuners „Boxer", mit dem er im Juli 1834 nach Norfolk zurückkehrte.

Etwa ein Jahr später sandte ihn sein alter Com-

modore Porter, der nach seinem so viel bewegten Leben als nordamerikanischer Gesandter in Konstantinopel weilte, einen Brief, der Zeugniß von Farraguts dankbarem Gemüthe ablegt, das niemals empfangene Wohlthaten vergaß, sondern sie stets in warmer Erinnerung hielt.

„Bevor ich meinen Brief schließe, mein theurer Glasgow," schrieb der alte Mann, „muß ich Dir noch sagen, daß mich nichts mehr rührt und mir mehr Bewunderung abnöthigt, als ein dankbares Herz, und ich weiß, daß ich in dem deinigen einen so kostbaren Schatz besitze. Ich habe stets versucht Gutes zu thun und zwar nur um des Guten willen. Nie habe ich auf andern Dank gerechnet, als den mir mein eigenes Bewußtsein gab, doch solche Dankesgefühle bei Dir zu finden, wie Du sie mir gegenüber ausdrückst, nachdem alle Andern vergessen haben, was ich ihnen Gutes gethan, das ist für mein Herz wohlthuend und erfrischend."

Leider ward Farraguts eheliches Glück schon sehr bald nach seiner Verheirathung durch ein neuralgisches Leiden seiner Frau beeinträchtigt, das immer stärker werdend sie an ein schmerzhaftes Krankenlager fesselte und gegen das keins der angewandten Mittel helfen wollte, bis schließlich der Tod die Arme erlöste. In den letzten Jahren war sie so hülflos, daß er sie wie ein Kind von einem Orte zum andern tragen mußte, aber seine aufopfernde Liebe ermüdete nicht und er umgab sie, so lange er sie besaß, mit der sorgsamsten und hingebendsten Pflege.

Im August 1838 erhielt er nach dreijährigem Verweilen am Lande den Befehl über die Korvette „Erie". Die Kreuztour mit diesem Schiffe im Mexikanischen Meerbusen gewann für ihn dadurch ein erhöhtes Interesse, daß er den damaligen kurzen Krieg zwischen Frankreich und Mexiko, den ersteres wegen beeinträchtigter Interessen französischer Unterthanen unternommen, aus nächster Nähe beobachten und der Einnahme des als unbezwinglich geltenden Kastells von St. Juan de Ulloa bei Vera Cruz durch ein französisches

Geschwader unter Prinz Joinville als Augenzeuge beiwohnen konnte. Die Beschießung dauerte bis zum Dunkelwerden und am andern Morgen kapitulirte das Fort. Die Mexikaner hatten 200 Mann verloren, die Franzosen jedoch nur 8 Todte und 14 Verwundete, obwohl eins ihrer Schiffe von nicht weniger als 150 Kugeln in seinem Rumpfe und 8 in dem Großmast getroffen war. Infolge kraftlosen Pulvers hatten die Geschosse jedoch vielfach nicht einmal die Bordwände durchschlagen, die französischen Granaten dagegen desto verheerender gewirkt. Das Fort war von korallenähnlichem Kalkstein gebaut, in den Vollkugeln eine kleine Strecke eindrangen und dann harmlos sitzen blieben, was bis dahin ersterem mit Recht den Ruf der Uneinnehmbarkeit verschafft hatte. Gegen Granaten war dies Material indessen völlig unpraktisch und das Feuer der Franzosen, welche in der Minute nahe an 200 Granaten und Bomben hineingeworfen hatte alles verwüstet. Farragut war der Ansicht, daß nach einer Beschießung von weiteren zwei Stunden das ganze Fort nur ein Trümmerhaufen gewesen wäre.

Im Januar 1839 gab er sein Kommando auf, kehrte nach Norfolk zurück und blieb bis 1841 auf Halbsold. Im Dezember 1840 verlor er seine Frau, nachdem sie 16 Jahre ihr schweres Leiden still und geduldig getragen hatte. In wie unermüdlicher Liebe er sie gepflegt, beweist am besten der Ausspruch einer Norfolker Dame: „Wenn Kapitän Farragut stirbt, dann muß ihm ein bis an den Himmel reichendes Denkmal errichtet werden, zu dem jede Frau einen Stein beiträgt.“

Im Februar 1841 wurde er zum ersten Offizier des Linienschiffes „Delaware“ bestimmt und ging mit dem Schiffe nach Brasilien, erhielt aber bereits im Juni seine Bestallung als Korvettenkapitän und wurde zum Kommandanten der Korvette „Decatur“ ernannt, mit der er im Februar 1843 nach Norfolk zurückkehrte

Hier ging er im Dezember des Jahres eine zweite Ehe

mit Virginia Loyall ein, und bekleidete dann einige Jahre den Posten als Zweitkommandirender auf der Marinestation Norfolk. Der Ausbruch des Krieges zwischen Nord-Amerika und Mexiko rief ihn wieder auf das Wasser und er erhielt den Befehl über die Korvette „Saratoga", von der er jedoch keine angenehmen Erinnerungen mit zurückbrachte. Während des französisch-mexikanischen Krieges hatte er mit größter Aufmerksamkeit die dortigen maritimen Verhältnisse studirt und hauptsächlich um ein Kommando gebeten, um die erworbenen Kenntnisse jetzt zum Nutzen der Marine verwerthen zu können, jedoch wurde er bitter enttäuscht. Commodore Perry, der Befehlshaber der amerikanischen Seestreitkräfte, war ihm nicht gewogen, ließ ihn an keiner Expedition Theil nehmen, wo Ehre zu gewinnen war und er mußte nur fünf Monate lang einen kleinen unbedeutenden Hafenplatz blockiren. Außerdem wurde er zum zweiten Male vom gelben Fieber befallen und entging kaum dem Tode. Da er sah, daß Perry in seinem Uebelwollen gegen ihn beharrte, beschwerte er sich bei der Admiralität über ihn und bat um seine Rückberufung, die er im Februar 1848 erhielt, um wieder in seine alte Stelle bei der Werft in Norfolk einzutreten und in ihr abermals zwei Jahre zu bleiben. Dann wurde er nach Washington berufen, um in Verbindung mit einer Kommission ein neues Regulativ für das Marinegeschützwesen aufzustellen. Diese schwierige Arbeit beanspruchte anderthalb Jahre, welche Zeit Farragut benutzte, um die Vorlesungen an der Smithsonschen Akademie zu hören und dadurch sein theoretisches Wissen noch mehr zu fördern.

Bei Abfassung des Regulativs war Farraguts besondere artilleristische Begabung hervorgetreten und die Admiralität ernannte ihn deshalb zum Artilleriedirektor in Norfolk, der Haupt-Marine-Station der Vereinigten Staaten und beauftragte ihn zugleich, dort den Seeoffizieren artilleristische Vorlesungen zu halten.

Er blieb bis 1854 auf diesem Posten, den er nach jeder

Richtung vollkommen ausfüllte. Dann erhielt er den ehrenvollen Auftrag auf der Marc-Insel in der San Pablo Bai an der Küste von Kalifornien eine neue Marine-Station zu gründen und einzurichten. Er entledigte sich desselben in seiner gewohnten pflichttreuen und umsichtigen Weise und zu so großer Zufriedenheit der Marine-Behörde, daß sie ihn vier Jahre lang dort als Kommandant ließ. Er hatte seine Frau und den Sohn, welchen sie ihm geschenkt, mitgenommen und genoß während der Zeit ein schönes häusliches Glück, das durch keinen Mißton gestört wurde. Es wurde noch dadurch erhöht, daß seine durch den vielen Dienst in tropischen Gegenden und die wiederholten Erkrankungen am gelben Fieber sehr angegriffene Gesundheit in dem wohlthätigen Klima der neuen Station sich wieder festigte. Bald nach seiner Rückkehr im Juli 1858 erhielt er das Kommando der großen Dampfkorvette „Brooklyn", um damit bis zum Oktober 1860 im Golf von Mexiko zu kreuzen, von dessen Gewässern er sich im Laufe der Jahre eine so genaue Kenntniß erworben hatte, daß er sein großes Schiff durch die schwierigsten Passagen mit einer Sicherheit führte, welche die Bewunderung aller Offiziere erregte. Es war das erste Dampfschiff was Farragut befehligte, aber wie so viele Seeleute, die auf Segelschiffen groß geworden, sah auch er die letzteren nur mit einem gewissen wehmüthigen Bedauern durch die neue Erfindung von dem Schauplatze verdrängt, den sie so lange mit Ehren behauptet hatten. „Ich liebe zwar mein Fach," äußerte er mit Bezug auf diese Wandlung, „aber ich kann nicht leugnen, daß es seit Einführung des Dampfes ein wesentlich anderes geworden ist. Mit einem Sturm unter Segel in einen Hafen zu laufen, machte mir das größte Vergnügen."

Einige dienstliche Unzuträglichkeiten bewogen ihn Ende 1860 um seine Abkommandirung von der „Brooklyn" zu bitten. Seinem Gesuche wurde gewillfahrt und er auf Halbsold gesetzt, aber die Ruhe währte diesmal nicht lange.

Der Ausbruch des Secessionskrieges stand vor der Thür und er war bestimmt in ihm eine Rolle zu spielen, die ihn auf den Gipfel des Ruhmes führte.

Die Ursachen des Secessionskrieges sind den Lesern zu bekannt, um hier anders als im Allgemeinen darauf zurückzukommen. Süden und Norden der Vereinigten Staaten waren seit längerer Zeit Gegensätze in der Sklavenfrage. Der Norden wollte freie Arbeit, der Süden glaubte ohne Sklaverei zu Grunde gehen zu müssen, dort herrschte republikanische Gesinnung, gleiche Freiheit für Alle, hier neigte man zum alten Feudalsystem. Auf beiden Seiten wuchs der Antagonismus und äußere Einflüsse verschärften ihn England und Frankreich schürten den Haß und liehen dem Süden ihre moralische so wie materielle Unterstützung, wenn auch letztere nicht offen. Durch den augenscheinlichen Zerfall der Union glaubte England einen Rivalen los zu werden, dessen mächtiger Unternehmungsgeist seinem Handel und seiner Seeherrschaft von Jahr zu Jahr gefährlicher ward, und Louis Napoleon hoffte in dem Süden einen Bundesgenossen für Aufrichtung des mexikanischen Kaiserthrones oder wenigstens eine Connivenz desselben für seine Pläne zu gewinnen.

So gestützt ging der Süden namentlich im Jahre 1860 energisch auf sein Vorhaben los. Er wußte sich bei den Inhabern der wichtigsten Regierungsämter entweder großen Einfluß zu verschaffen, oder solche Posten mit Anhängern seiner Sache zu besetzen, um ein vorzeitiges Einschreiten der Bundes-Centralgewalt niederzuhalten, den Süden auf jede Weise militärisch zu stärken und für den Kampf vorzubereiten, den Norden jedoch in seiner Kraft zu lähmen, um im gegebenen Augenblicke die Union zu sprengen und für den Fall des Widerstandes von Seiten des Nordens diesen leicht bewältigen zu können. Der Bundes-Präsident Buchanan, sowie mehrere Mitglieder des Kabinets waren eifrige Vertreter der südlichen Sklavenhalter-Partei und so schien dieser alles in die Hände zu arbeiten, als die Erwählung Lincolns bei Ablauf

von Buchanans Amtsdauer die Sache zu einer gewaltsamen Krisis trieb. Lincoln war ein strenger Republikaner, ein politisch reiner Charakter und ein Gegner der Sklaverei. Er erhielt bei seiner Wahl am 6. November 1860 die Stimmen sämmtlicher freien Staaten bis auf das getheilte New Jersey und dies gab den Südstaaten den Vorwand aus der Union auszutreten. Bis zur wirklichen Uebernahme seines Amtes am 4. März 1861 kam es zwar noch nicht zu offenen Feindseligkeiten, aber der Süden benutzte diese Zeit um so eifriger, um seine Position zu kräftigen, Kriegsmaterial zu beschaffen, Forts am Mississippi und andern ihm zugänglichen Punkten in Beschlag zu nehmen, Batterien zu errichten und eine Kriegsflotte in Bau zu nehmen. Gegen den Norden und Lincoln selbst wuchs die feindliche Gesinnung so, daß Letzterer nur verkleidet nach Washington gelangen konnte.

Mitten in dieser Zeit der höchsten Aufregung kam Farragut nach Norfolk zurück. Durch seine Geburt dem Süden angehörig, durch seine Familienbande mit ihm auf das Engste verknüpft, in den politischen Anschauungen desselben aufgewachsen, gerieth er in einen heftigen Widerstreit der Gefühle. Sein Herz zog ihn auf die Seite der sich empörenden Staaten, seine Pflichttreue, seine Dankbarkeit fesselten ihn an die Bundescentralgewalt, welche jetzt der Norden verkörperte. Sie hatte ihm seit frühester Jugend seine fachliche Erziehung gegeben, ihm seine Lebensstellung Rang und Würde verliehen. Konnte und durfte er ihr in diesem kritischen Augenblicke untreu werden? Sein Verstand, seine Ehre sagten: „Nein."

Mit Schrecken dachte er an einen blutigen Conflict, der nach seiner Meinung unausbleiblich war, wenn seine Bekannten dies auch nicht wahr haben wollten, weil sie den bis dahin so lässigen Norden für widerstandsunfähig hielten und ihn zu überrumpeln gedachten. „Gott verhüte, daß ich meine Hand gegen den Süden erheben müßte," sagte er und hegte im Stillen noch immer die Hoffnung, daß wenigstens Virginien

sich von der Union nicht trennen werde. Durch verschiedene patriotische Reden in den Staatsversammlungen wurde er in der Hoffnung bestärkt und die Majorität schien gegen die Trennung zu sein; doch er wurde getäuscht. Der südstaatliche Angriff auf Fort Sumter im Hafen von Charleston im April 1861, den Lincoln mit dem Aufruf einer Bundesarmee von 75000 Mann beantwortete, gab das Signal zum Ausbruche des gewaltigsten Bürgerkrieges, den die letzten Jahrhunderte gesehen und riß auch Virginien mit fort. Mit 88 gegen 55 Stimmen sprach sich die gesetzgebende Versammlung am 17. April für die Secession aus, nachdem bereits vorher die Constitution der Conföderirten angenommen, Geld für militärische Zwecke bewilligt und sowohl die Kriegswerft von Norfolk, wie das Arsenal bei Harpers Ferry für den Süden in Beschlag genommen waren.

An Farragut trat damit die Nothwendigkeit heran, eine Entscheidung zu treffen, und er zögerte nicht einen Augenblick. An dem Morgen, als der Entschluß Virginias, sich von der Union zu trennen, in Norfolk bekannt wurde, nahm er keinen Anstand, beim Zusammentreffen mit seinen Bekannten und bisherigen Freunden sein großes Bedauern über das Votum der Convention auszusprechen und offen zu erklären, daß er Lincolns Verfahren vollständig billige, weil er es durch die gewaltthätige Fortnahme der Forts und Arsenale, die Eigenthum der ganzen Republik seien, berechtigt finde. Als Antwort auf diese freimüthige Aeußerung deutete man ihm in nicht mißzuverstehender Weise an, daß für eine Person mit solchen Ansichten in Norfolk nicht länger Platz sei. Er erwiederte einfach: „Nun wohl, ich kann auch anderwärts leben.“

Damit waren die Würfel gefallen. Die Gefühle des Herzens traten zurück, Pflicht und Ehre waren allein maßgebend und noch am Abend desselben Tages verließ er mit Frau und Sohn die ihm so theure Heimat, um sich nach New York zu begeben und seine Dienste der Bundesregierung

zur Verfügung zu stellen. Sie wurden gern angenommen, doch verwandte man ihn längere Zeit nicht aktiv. Gerade weil man seine Loyalität hoch anerkannte, wollte man seine Empfindungen schonen, ihn nicht direkt in den Kampf gegen seine Heimat senden und gab ihm deshalb eine Landstellung in Brooklyn, in der er bis Ende des Jahres verblieb. Er selbst war jedoch nicht damit einverstanden; der besser vorbereitete Süden machte schnelle Fortschritte, seine Truppen drangen unaufhaltsam vor, seine Kaper ruinirten den Seehandel des Nordens und die Sklavenhalterpartei ließ deutlich durchblicken, daß sie es nicht mehr auf eine bloße Losreißung des Südens, sondern auf eine Zertrümmerung der ganzen Union und ihre Unterjochung abgesehen habe, um auch dem Norden ihre Verfassung aufzuzwingen und die Sklaverei über ganz Nordamerika auszubreiten. Als Farragut dies erkannte, genügte ihm die Rolle eines Zuschauers nicht mehr. Er sah das Gesammtvaterland auf das äußerste gefährdet; wie er schon als Knabe 1812 mit seinen schwachen Kräften es gegen einen auswärtigen Gegner zu vertheidigen gesucht, drängte es ihn, dasselbe jetzt auch als erfahrener Mann und Krieger gegen seine inneren Feinde zu unterstützen und er bat die Admiralität deshalb dringend um eine aktive Stellung. Sie wurde ihm erst nach einigen Monaten im Beginne des Jahres 1862 gewährt; er trat dann allerdings sofort in den Brennpunkt des Krieges und seine Thaten brachten die Hauptentscheidungen.

Während des Sommers 1861 standen die Sachen für den Norden sehr schlimm. Seine Armeen wurden fast überall geschlagen und seine Marine war nicht im Stande, die Küsten und Flüsse so zu blockiren, daß sie den Conföderirten die Zufuhr von außen abschnitt, welche sie in den Stand setzte, den Krieg in immer größerem Maßstabe zu betreiben. England lieferte ihnen nur zu gern alles Nothwendige, Schiffe, Kanonen, Waffen aller Art — sie befanden sich in Besitz der Arsenale, der Hauptkriegswerft mit allen ihren Vorräthen und Maschinerien, um Flottillen zur Vertheidigung der großen

Ströme zu bauen -- während der Norden alles neu zu schaffen hatte. Zwar wurde die Blockade der gesammten südlichen Küsten als eine der ersten Maßnahmen des Kabinets Lincoln verfügt, allein um sie effectiv zu machen und die Rebellen dadurch wirklich zu beeinträchtigen, reichten die vorhandenen Mittel auch nicht im entferntesten aus. Alles was der Bundesregierung bei Ausbruch des Krieges dafür zu Gebote stand, waren 26 Kriegsdampfschiffe, Fregatten, Korvetten und kleinere Fahrzeuge für eine Küstenstrecke von nahezu 1000 deutschen Meilen, mit einer unzähligen Menge kleiner Buchten, Einläufe und Flußmündungen, welche den Blockadebrechern ebenso viele Punkte boten, um ihre Ladung an Land zu bringen und andererseits dafür Baumwolle als Rückfracht nach England zu nehmen. Von diesen 26 Schiffen war augenblicklich aber nur eins dienstfertig an der Nordküste. Die vor Lincolns Amtsantritt in der Regierung befindlichen Conföderirten hatten dafür gesorgt, daß die übrigen entweder in fernen Meeren stationirten, von wo sie erst nach Monaten heimkehren konnten, oder sich in unfertigem Zustande befanden, und daß die in den Händen des Nordens verbliebenen Arsenale leer an Vorräthen waren. Man hatte die Rebellion eben von langer Hand vorbereitet.

Und doch war es von der höchsten Wichtigkeit, die Blockade so bald wie möglich effectiv zu machen, nicht allein um den Süden militärisch zu lähmen, sondern auch internationale Schwierigkeiten mit andern Seemächten, namentlich mit England zu vermeiden, das nur auf eine passende Gelegenheit wartete, um thätig für die Conföderirten eintreten zu können.

Dazu bedurfte man Hunderte von Schiffen und die Admiralität stand vor einer Aufgabe, die fast über Menschenkräfte ging. Doch in dem Marineminister Gideon Welles fand sich der richtige Mann sie zu lösen, und die von ihm entwickelte Energie und Thatkraft grenzt geradezu an das Unglaubliche. Es war natürlich unmöglich, auch nur annähernd die nöthige Zahl Schiffe durch Neubau zu beschaffen, dazu

wären Jahre erforderlich gewesen, während jetzt nur kurze Wochen zu Gebote standen. Man griff deshalb auf die Handelsmarine zurück. Eine Commission von erfahrenen Seeoffizieren suchte die schnellsten und stärksten Handelsdampfer aus, welche im Stande waren schwere Geschütze zu tragen. Sie wurden mit Aufbietung aller Kräfte ihrem neuen Zwecke angepaßt, mit Kanonen versehen, die ganz bedeutend schwereres Kaliber hatten, als irgend Kriegsschiffe anderer Nationen, und bereits am 1. Juli, also 2½ Monat nach Ausbruch des Krieges waren einige 60 Schiffe auf Blockadestation. Bis Dezember 1861 wuchs die Marine auf 264; bis zum 1. Dezember 1862 auf 427 Schiffe. Ein Jahr später betrug sie 588 und am Schlusse des Krieges im Dezember 1864 belief sie sich auf nicht weniger als 671. Wenn in dieser Zahl natürlich auch alle kleinen Fahrzeuge, wie Kanonen- und Mörserboote mit einbegriffen sind, so schloß sie auf der andern wieder die mächtigsten und schwersten Kriegsschiffe der Welt in sich und jedensfalls nöthigt uns die gewaltige Energie des Nordens, welche in einem Zeitraum von 3 Jahren eine solche Flotte zu schaffen vermochte, die größte Hochachtung und Bewunderung ab.

Mit den Schiffen allein war es jedoch nicht genug, es mußte auch für die entsprechende Besatzung Sorge getragen werden, und ihre Beschaffung machte nicht weniger Schwierigkeiten Bei Feststellung der Offiziercadres war früher auch nicht annähernd an eine solche Vergrößerung der Marine gedacht worden. Außerdem waren beim Beginn der Rebellion nicht weniger als 259 Seeoffiziere ausgeschieden, weil ihre Sympathien den Conföderirten gehörten und sie größtentheils in deren Dienste traten. Es fehlten deshalb viele Hunderte von Offizieren, die man ebenfalls aus den intelligenten Seeleuten der Handelsmarine entnehmen und schulen mußte.

Wenn aber im ersten Jahre durch Ankauf von geeigneten Dampfern auch für die Bedürfnisse der Blockade Rechnung getragen werden konnte, so reichten für andere Kriegszwecke

diese Art von Fahrzeugen keineswegs aus. Sowohl die Nothwendigkeit, sich der südstaatlichen Forts zu bemächtigen, welche die großen Ströme, namentlich den Mississippi und den Zugang zu den hauptsächlichsten Waffenplätzen und Handelscentren der Conföderirten versperrten, als auch die Beschaffenheit der gegnerischen Marine und endlich die stets genährte Befürchtung, in einen Krieg mit England oder Frankreich verwickelt zu werden, zwangen die Marinebehörde, Kampfmittel zu beschaffen, welche sich diesen Aufgaben gewachsen zeigten.

Seit einigen Jahren war in den Kriegsflotten ein neuer Faktor, das Panzerschiff aufgetreten. Frankreich und England besaßen bereits mehrere derselben und hatten eine Reihe anderer in Bau. Obwohl ihre Wirksamkeit im Kampfe nicht erprobt war, so hatten Louis Napoleons gepanzerte schwimmende Batterien im Krimkriege bei Kinburn zur Genüge dargethan, daß eine vierzöllige Eisendecke die Bordwände gegen die damaligen stärksten Schiffsgeschütze — 68 pfündige Bombenkanonen bei den Engländern und 50 pfündige gezogene bei den Franzosen — fast vollständig sicherte. Die Südstaaten suchten deshalb die neue Erfindung sofort für sich zu verwerthen und begannen, während der Norden alle Hände voll zu thun hatte, um nur zuerst die Blockade zu vervollständigen, mit aller Kraft an den Bau eines größeren Panzerschiffes zu gehen. Um Zeit zu gewinnen unternahmen sie jedoch keinen eigentlichen Neubau, sondern wandelten zunächst nur auf sehr ingeniöse Weise die ihnen bei der Räumung von Norfolk in die Hände gefallene große Dampffregatte „Merrimac" in ein Panzerschiff um. Durch Herausnehmen der Bemastung und Herunterschneiden des Rumpfes bis auf wenige Fuß über der Wasserlinie, wurde das Gewicht für eine vierzöllige Bepanzerung der noch übrig bleibenden Bordwände über Wasser und eines schrägen Daches gewonnen, welches das Schiff von oben schützte. Die Geschütze waren auf dem Oberdeck aufgestellt und feuerten durch Pforten,

welche man in das schräge Dach geschnitten hatte. Das letztere verfolgte den Zweck, die Kraft der nur unter einem Winkel auftreffenden feindlichen Geschosse zu schwächen und sie abgleiten zu lassen. Die Bewaffnung bestand aus acht glatten 9zölligen und aus zwei 7½zölligen gezogenen Geschützen.

Sobald die Nordstaaten von dieser Umformung hörten, suchten sie natürlich sich in ähnlicher Weise zu wappnen. Zwei Panzerfregatten nach Art der bereits vorhandenen in Europa waren bereits von ihnen in Bestellung gegeben. Bei größter Anstrengung konnte ihr Bau jedoch vor Ablauf eines Jahres nicht vollendet werden und man verhehlte sich nicht, daß, wenn der „Merrimac", wie wahrscheinlich, bedeutend früher fertig gestellt würde, dies sowohl für die hölzerne ungepanzerte Marine als auch überhaupt für die ganze Sache des Nordens sehr verhängnißvoll werden könne. Es war deshalb von höchster Wichtigkeit, dem für die vorhandenen Schiffsgeschütze unverwundbaren Schiff eine andere schwimmende Batterie mit schwereren Kanonen entgegenzustellen, die ihm nicht nur gleich, sondern überlegen sei, und sich auch so schnell bauen lasse, um rechtzeitig zur Stelle zu sein.

Die Aufgabe war eine ungemein schwierige, aber sie wurde zum Heile der Nordstaaten durch das erfinderische Genie eines Mannes gelöst, der schon einmal durch die Erfindung der Schiffsschraube und ihre Anwendung maßgebenden Einfluß auf die Weltschifffahrt geübt hatte. Dies war der berühmte Ericson, ein Schwede von Geburt, dem sein Adoptivvaterland die Errettung aus großer Gefahr sowie die Erfindung des „Monitor" dankte, jenes merkwürdigen von allen bisherigen nautischen Anschauungen so abweichenden Fahrzeuges, das während seiner Construction vielfach belächelt und abfällig beurtheilt wurde, aber schon bei seinem ersten Auftreten sich einen Weltruhm erwarb und in den Marinen abermals eine Revolution hervorbrachte.

Die leitende Idee von Ericson war, auf dem geringst

möglichen und kugelfesten Raume die denkbar schwersten Geschütze zu concentriren und somit letzteren eigentlich nur eine schwimmende und beliebig lenkbare Laffete zu geben. Er erreichte dies durch Construction eines Rumpfes von 172 Fuß Länge, dessen gepanzerte Seiten jedoch kaum mehr als einen Fuß über das Wasser ragten. Im Mittelpunkt des Deckes erhob sich ein runder drehbarer Thurm von 9 Fuß Höhe und 20 Fuß Durchmesser, in dem parallel neben einander zwei elfzöllige Geschütze aufgestellt wurden. Der Thurm war mit einem Panzer von 8 Zoll Stärke versehen, die Bordwände hatten 5 Zoll Eisen.

Die niedrige Lage des Monitors über Wasser bot dem Feinde nur ein ungemein geringes Ziel und der verhältnißmäßig kleine Thurm war schwer zu treffen, während seine Panzerung ihn nach Ericsons Ansicht für die schwersten Geschosse der Südstaaten (9zöllige) unverwundbar machen sollte, und man sich von den eigenen Geschützen ein Durchschlagen des feindlichen Panzers versprach. Ein Hauptvortheil des Monitors bestand jedoch darin, daß ihm der verhältnißmäßig leicht drehbare Thurm gestattete in jeder beliebigen Lage des Schiffes ungehindert nach jedem Punkte feuern zu können, was bei Breitseitschiffen wie der „Merrimac" unmöglich war. Diese konnten mit der Mehrzahl ihrer Geschütze nur querab oder in einem beschränkten Winkel nach hinten wie vorn feuern und mußten, wenn sie ein in dieser Richtung gelegenes Ziel treffen wollten, stets das Schiff wenden, was eine bedeutende Zeit beanspruchte.

Während beide Gegner alles aufboten, um ihre neuen Kriegsinstrumente herzustellen, war es dennoch nicht möglich, dieselben vor Frühjahr 1862 fertig zu machen, und erst dann fand ihr Zusammenstoß statt, auf den weiterhin zurückgekommen werden wird.

Inzwischen hatte man aber im Norden die Ueberzeugung gewonnen, daß die während des Jahres 1861 erlittenen Niederlagen unter allen Umständen wieder gut gemacht werden

mußten, wenn die Sache der Union nicht in eine bedenkliche Lage gerathen sollte. Es wurden neue große Armeen geschaffen, aber vor allem bedurfte man der Marine, um das als nothwendig erkannte Ziel, die Wiedereroberung des zum größten Theil in den Händen der Conföderirten befindlichen Mississippi zu bewerkstelligen und zu behaupten. Auf dem oberen Strome besaß man eine Flottille von schwach gepanzerten Kanonenbooten, welche denselben beherrschte; aber die bei weitem größte Strecke von Memphis bis zum Golf von Mexiko gehörte den Rebellen und auf ihr konnten sie alle möglichen Vorräthe aus dem Südwesten zu dem Kriegsschauplatze schaffen. Außerdem hatte man erfahren, daß bei Neu Orleans eine Zahl von gepanzerten und Widderfahrzeugen gebaut wurde, die man sehr zu fürchten hatte.

Es war daher eine Lebensfrage für die Union, den ganzen Strom in ihre Gewalt zu bekommen, wie auch Neu Orleans, die wichtigste und volkreichste Stadt des Südens sowie eine Hauptstütze seiner kriegerischen Operation zu erobern

Die Conföderirten hatten nichts versäumt, um ihre Stellung am Mississippi so stark wie möglich zu machen. Natur, Kunst und militärisches Wissen waren von ihnen benutzt, um eine furchtbare Vertheidigung zu schaffen und in Armeekreisen hielt man es geradezu für unmöglich, daß die Marine in ihrem damaligen Zustande jene bewältigen könne. Die Admiralität war jedoch anderer Ansicht Sie hielt es für möglich und verlangte vom Kriegsdepartement nur die nöthige Anzahl Truppen zur Mitwirkung, um das festzuhalten, was die Marine gewinnen würde. Mitte Dezember 1861 hatte man sich in beiden Ministerien über das Nähere geeinigt und ging nun energisch an die nothwendigen Vorbereitungen.

Die der Flotte zugemuthete Aufgabe war eine der schwierigsten und gefährlichsten, welche die Kriegsgeschichte aufzuweisen hat und viel, ja wohl alles hing davon ab, in wessen Hände sie gelegt wurde. Der Staatssekretär der Marine wählte Farragut, der seit längerer Zeit zum Kapitän

zur See befördert war, und unter den kompetenten Beurtheilern herrschte nur eine Stimme darüber, daß mit ihm der richtige Mann getroffen sei. Er willigte mit Freuden ein und wurde unter dem 9. Januar 1862 zum Chef des Blockadegeschwaders im westlichen Golf von Mexiko ernannt.

Er erhielt den Befehl, mit den ihm unterstellten Schiffen in den Mississippi einzudringen, an seinen Ufern die Befestigungen zu zerstören und Neu Orleans zu erobern. Sein Geschwader bestand aus 6 großen Dampfkorvetten, 16 Dampf-Kanonenbooten und 21 Mörserbooten, letztere Segelfahrzeuge, die durch starke Schleppdampfer bugsirt wurden. Jedes von ihnen war mit einem gewaltigen 13 zölligen Mörser bewaffnet und sie standen unter Befehl des Korvettenkapitän David Porter. Das Flaggschiff Farraguts war die durch ihn so berühmt gewordene hölzerne Schraubenkorvette „Hartford", ein schönes großes Schiff von nahezu 2000 Tonnen Gehalt mit einer Bewaffnung, wie sie so schwer zu jener Zeit nicht einmal die größten europäischen Linienschiffe trugen. Sie führte nicht weniger als 22 neunzöllige Geschütze. Außerdem hatte sie zwei 20Pfünder und in ihren Masttoppen waren, durch eiserne Brustwehren gegen Gewehrkugeln geschützt, Haubitzen postirt, um aus der Höhe in das Innere der zu passirenden Befestigungen zu feuern. Die ganze Flotte zählte 200 Geschütze und General Butler folgte ihr auf Transportschiffen mit 15000 Mann Landtruppen.

Die Schiff-Insel im Mississippi-Sund war das Rendezvous. Farragut segelte mit der „Hartford" am 2. Februar von Hampton Rhede nach seinem Bestimmungsorte ab, traf dort am 20. d. M. ein, jedoch dauerte es noch volle zwei Monate, ehe alles so weit vorbereitet war, um die eigentlichen Kriegsoperationen zu beginnen. Die Truppentransport- und die Kohlenschiffe wurden durch stürmisches Wetter lange aufgehalten und ebenso kostete es viele Tage, ehe es gelang, die großen Korvetten über die Barre in die Mississippi-Mündungen zu schaffen, auf welcher ersteren nur 15 Fuß Wasser

standen. Trotz aller möglichen Erleichterungen mußten die „Pensacola" und „Mississippi" dennoch einen Fuß tief mit Hilfe einer Zahl Dampfer durch den Grund geschleppt werden.

Während jedoch Farragut hier im Süden sich mit allen Kräften bemühte, den Conföderirten einen tödtlichen Schlag zu versetzen, spielte sich weiter die Union auf der Rhede von Hampton bei Norfolk ein Drama ab, dessen erster Act dazu angethan war, die Union mit Trauer und Schrecken zu erfüllen und sie an einem siegreichen Ausgange des unternommenen Riesenkampfes verzweifeln zu lassen.

Am Morgen des 8. März 1862 lagen in der Nähe der Forts Monroe vor der Mündung des James-Flusses die beiden Dampffregatten „Minnesota" „Roanoke" und die Segelfregatte „Congreß" von je 50 Kanonen, die Segel-Korvette „Cumberland" von 24 und die Segelfregatte „St. Lawrence" von 12 Geschützen — sämmtlich 8, 9 und einzelne auch 10zöllig — vor Anker; „Congreß" und „Cumberland" waren etwa 6—8 Seemeilen von den drei übrigen entfernt. Die Schiffe hatten die Bestimmung, die Flüsse Potomak, Rappahannok, York und James zu blockiren, die Rhede von Hampton zu beherrschen, da nur unter dieser Voraussetzung General Mc Clellans beabsichtigter Marsch auf das feindliche Hauptquartier Richmond von Erfolg sein konnte, ferner den in Norfolk in Ausrüstung begriffenen „Merrimac" zu überwachen, und ihn bei seinem Herauskommen womöglich zu nehmen oder zu zerstören. Man hatte gehofft, daß fast 200 der schwersten Geschütze den Panzer zerschmettern würden.

Gegen 9 Uhr entdeckte man auf der „Cumberland" den Rauch zweier Dampfer auf dem James-Flusse, mit denen sich einige Stunden darauf ein dritter von Norfolk kommender vereinigte, um sodann die Richtung nach der Rhede von Hampton zu nehmen. Gegen 1 Uhr sah man die feindlichen Schiffe vom Deck der „Minnesota" und erkannte in ihnen den lange erwarteten „Merrimac" sowie zwei Kanonenboote. Die Blockadeschiffe machten sofort klar zum Gefecht Die

„Minnesota“ schlippte ihren Anker, die „Roanoke“, deren Maschine nicht in Ordnung war, wurde von zwei Schleppschiffen in Tau genommen und beide Fregatten dampften so schnell wie möglich dem Platze zu, wo „Cumberland“ und „Congreß“ lagen, auf welche die Feinde lossteuerten. Ein anderer Schlepper wurde abgeschickt, um auch die „St. Lawrence“ heranzuholen.

Um 2 Uhr hatte sich der „Merrimac“ dem „Congreß“ auf Schußweite genähert. Man wußte, daß ein furchtbarer Feind nahte, hatte aber keine richtige Vorstellung von den Waffen, deren er sich bedienen und davon, was er leisten würde. Man stand vor einem unbekannten Etwas, Offiziere und Mannschaften des „Congreß“ und der „Cumberland“ waren aber mit ruhiger Entschlossenheit bereit, ihre Pflicht zu thun und ihre Flagge bis zum letzten Blutstropfen zu vertheidigen. Niemals blickten tapfrere Männer, wenn auch noch unbewußt, einem hoffnungsloseren Kampfe entgegen, in dem schon nach wenigen Minuten Hunderte von ihnen dem Tode verfallen sein sollten.

Der Panzer hatte sich dem „Congreß“ auf wenige hundert Schritt genähert. Die Leute standen still und ernst bei ihren Kanonen, die Geschützführer mit der Schloßleine in der Hand. Da blitzte es in der Bugpforte des neuen Ungethüms auf; einen Augenblick hielt Alles den Athem an, dann rasselte ein Hagel von Kartätschen über das Deck und gegen die Seiten des „Congreß“. Man hatte Schlimmeres erwartet und ein tiefer Athemzug löste den Druck von den Gemüthern. Der „Merrimac“ setzte seinen Kurs weiter auf die „Cumberland“. Er passirte auf 500 Schritt die Breitseite des „Congreß“ und sie entlud sich jetzt in donnerndem Krachen. In gespanntester Erwartung folgten die Blicke den Geschossen, um ihre Wirkung zu beobachten, doch nur um sich dann stumm und resignirt zu begegnen. Was sie schauten, entschied bereits die Schlacht; die mächtigen Kugeln glitten harmlos von dem Eisendache ab, oder prallten zurückspringend

in das Wasser; vertheidigungslos waren die nordischen Schiffe dem Feinde preisgegeben, es blieb ihnen nichts übrig, als sich zerstören zu lassen, oder die Flagge zu streichen. Die Antwort des „Merrimac" bestätigte die schlimmsten Befürchtungen. Die Granaten seiner Breitseite schlugen durch die ungeschützten Bordwände des „Congreß" und sprühten Tod und Verheerung. Trotzdem standen Offiziere und Mannschaften tapfer bei ihren Geschützen, noch dachte Niemand an Uebergabe. Der Panzer nahm jetzt seinen Weg auf die „Cumberland". Ein Segelschiff wie der „Congreß" konnte auch sie nur in düsterem Schweigen den Angriff des unheimlichen Gegners erwarten, doppelt so groß, wie sie selbst. Als er in Kernschußweite war, entluden sich ihre schweren Geschütze, aber wie dort wiederholte sich hier dieselbe gespannte Erwartung und dieselbe verzweifelte Enttäuschung. In den sich begegnenden Blicken las man Erstaunen aber auch zugleich Hoffnungslosigkeit. Keins der Geschosse hatte eine Wirkung ausgeübt.

Der „Merrimac" verschmähte es einen Schuß zu erwidern. In gerader Linie setzte er seinen unheilschwangeren Lauf auf das erwählte Opfer fort — nach einigen Sekunden hatte er es erreicht und im nächsten Augenblicke brach sein eiserner Bug in die wehrlose Seite des unglücklichen Schiffes, während gleichzeitig seine sämmtlichen Geschütze, welche das Ziel erreichen konnten, ihren Inhalt auf die „Cumberland" schleuderten und die gigantischen Granaten Holz, Kanonen und Menschen in ein wirres Chaos zusammenschmetterten. Das Schicksal der Korvette war besiegelt, auf den Decken wanden sich zwischen den Todten zahllose Verstümmelte, durch die weite klaffende Bresche drangen brausend die Fluthen ein und zusehends sank das Schiff in die Tiefe, um nach wenigen Minuten von ihnen verschlungen zu werden.

Als der „Merrimac" sein Werk vollbracht sah, dampfte er rückwärts um es anderwärts von Neuem zu beginnen. Da donnerte auf hundert Schritt Entfernung noch einmal die Breitseite der „Cumberland". Sie war bereits so weit

gesunken, daß sich ihre Geschütze noch gerade über dem Wasser befanden, aber die übrig gebliebenen tapferen Mannschaften hatten noch einmal geladen und feuerten ihrem Schiffe den Todessalut. Dann sprangen sie über Bord, aber die Korvette selbst verschwand in den Wogen mit allen Verwundeten, die nicht im Stande waren zu schwimmen. Als ihr Kiel den Meeresgrund erreicht hatte ragten noch die Spitzen der Masten aus dem Wasser und das Sternenbanner flatterte an ihnen in den Lüften, aber es flatterte über dem nassen Grabe von über hundert Menschen.

Das Schicksal der „Cumberland“ veranlaßte den „Congreß“ sich so schnell wie möglich einem ähnlichen Loose zu entziehen, indem er mit Hülfe der Segel und eines Schleppers auf den Strand zu laufen versuchte. Es gelang dies auch, aber das Manöver brachte wenig Nutzen. Die beiden feindlichen Kanonenboote verfolgten ihn, und jeder ihrer Granatschüsse traf das große Ziel, um schreckliche Verwüstungen unter der Mannschaft anzurichten. Und als er den Strand erreicht hatte, da legte sich auch der „Merrimac“ auf 150 Schritt hinter ihn, um ihn der Länge nach zu bestreichen, während die Kanonenboote ihn von vorn faßten. Nach kaum einer Viertelstunde war keine Kanone der Fregatte mehr brauchbar, die Decke waren besäet mit Todten und Verwundeten, der Kapitän gefallen, das Schiff widerstandslos und es wäre Wahnsinn gewesen, noch mehr Menschen nutzlos zu opfern. Die Flagge wurde gestrichen und ein feindliches Kanonenboot an Bord geschickt, um die Mannschaft gefangen zu nehmen und dann das Schiff zu verbrennen. Doch die am Ufer aufgestellte nordstaatliche Artillerie feuerte auf jenes und es mußte sich unverrichteter Sache zurückziehen. Da nahm der „Merrimac“ sein blutiges Werk wieder auf und warf abermals Granaten in das bereits brennende Schiff, obwohl die weiße Flagge auf ihm wehte. Dann dampfte er ab, um noch fernere Verwüstungen anzurichten, während die Flammen sich auf dem „Congreß“ mit rasender Schnellig-

keit verbreiteten, so daß kaum die Ueberlebenden gerettet werden konnten. Eine halbe Stunde später flog die stolze Fregatte in die Luft.

Der Panzer hielt jetzt mit den beiden Kanonenbooten auf die „Minnesota“ zu. Sie war auf den Grund gerathen und dies rettete sie vor einem gleichen Geschick, wie es ihre Kameraden betroffen. Der „Merrimac“ konnte sich ihr wegen des flachen Wassers nur auf 2000 Schritt nähern und da seine Geschütze auf so weite Entfernung schlecht schossen, traf nur eine einzige seiner Kugeln ohne indessen großen Schaden anzurichten. Desto empfindlicher wirkten die gezogenen Geschütze der Kanonenboote, die die günstigste Stellung wählen und näher herankommen konnten, da die „Minnesota“ bewegungslos lag. Letzterer gelang es jedoch, eins ihrer 9zölligen Geschütze zur Richtung zu bringen und damit die beiden Fahrzeuge abzuschlagen. Ihre 10zöllige Pivotkanone wandte sich gegen den „Merrimac“, doch ohne irgend welchen Erfolg. Sämmtliche Geschosse prallten ebenso unschädlich an dessen Eisenrüstung ab, wie bei den andern Schiffen und man sah auf der Fregatte ein, daß sie ebenso rettungslos verloren sein würde wie jene, wenn es dem „Merrimac“ gelang, näher zu kommen. Drei Stunden lang bemühte sich dieser vergebens dies zu thun, dann brach er das Gefecht um 7 Uhr Abends ab, um nach Norfolk in der Absicht zurückzudampfen, sein Zerstörungswerk am andern Morgen fortzusetzen.

Es war schon furchtbar genug gewesen. In wenig mehr als zwei Stunden hatte er eine Fregatte und eine Korvette mit zusammen 74 der schwersten Geschütze vernichtet und ihnen einen Verlust von 254 Todten beigebracht, während er selbst völlig unversehrt war und nicht einmal einen Verwundeten hatte.

Diese zwei Stunden zeigten den kriegerischen Werth von Panzerschiffen hölzernen gegenüber und namentlich auch die furchtbare Macht eines Spornangriffes. Gleichzeitig begann aber mit diesem Zeitpunkt die Umgestaltung der Kriegsflotten

und der Kampf zwischen Panzer und Kanone, der jetzt nach 20 Jahren noch nicht seinen Abschluß erreicht hat. Der Panzer des „Merrimac“ besaß eine Stärke von 4 Zoll und die ihm an jenem Tage gegenüberstehenden 9zölligen Geschütze mit 90 Pfund Kugelgewicht vermochten ihm nichts anzuhaben; jetzt ist man bei dem englischen „Inflexible“ bei einem Panzer von 24 Zoll und bei Geschützen von 1620 Centner Rohrgewicht angelangt, die ein Geschoß von 1540 Pfund schleudern — ja Italien besitzt Küstengeschütze von über 2000 Centner Gewicht, welche 2000pfündige Kugeln schießen.

Der 8. März brachte für den Norden einen der dunkelsten Unglückstage. Seine Marine, auf deren Mitwirkung er für den guten Ausgang der Sache hauptsächlich vertraut, war jetzt der Gnade der Rebellen anheimgegeben, die sie nach Belieben zerstören, mit dem „Merrimac“ allein Washington erobern und alle Küstenstädte brandschatzen konnte. Die Hoffnung auf Oeffnung des Mississippi und alle damit in Verbindung stehenden großen Pläne waren zerstört, denn wenn der dämonische Panzer dort erschien, so schwebte Farraguts ganze Flotte in Gefahr verloren zu gehen. Man hatte ihm nichts entgegenzustellen, als jenen kleinen „Monitor“, die unerprobte, von so vielen Seiten mit verächtlichem Achselzucken angesehene Erfindung, die allen bisherigen nautischen Ueberlieferungen und Erfahrungen Hohn sprach und zu der nur wenige Menschen Vertrauen hatten Aller Muth war gesunken, alle Energie gelähmt bei dem Gedanken an die Zukunft und schon an den morgenden Tag, wo man mit Sicherheit der sicheren Vernichtung der übrigen Blockadeschiffe entgegensah, an die sich dann zugleich die äußerste Gefährdung der auf Richmond marschirenden Potomac-Armee knüpfte. Der Süden dagegen jubelte laut auf in dem Bewußtsein des heutigen Triumphes und der kommenden Siege, die nach seiner Ansicht ihm in kürzester Zeit die verhaßten Gegner auf Gnade oder Ungnade in die Hände liefern mußte. Doch der Lenker aller Schlachten und menschlichen Geschicke hatte

es in seinem Rathe anders bestimmt und sandte dem die Menschenrechte vertheidigenden Norden in letzter Stunde Hülfe.

Am Abend des verhängnißvollen Tages kam der winzige „Monitor“ von New-York auf der Rhede von Hampton an und ankerte in der Nacht zur Seite der „Minnesota“. Wohl war es Offizieren und Mannschaften der auf dem Grunde sitzenden Fregatte ein gewisser Trost, wenigstens ein gepanzertes Fahrzeug bei sich zum Schutze zu wissen, aber nach den Erfahrungen des vorigen Tages und bei einem Vergleich des kleinen Fahrzeuges gegen den gigantischen „Merrimac“ — ein David gegen Goliath — schwand auch bei ihnen das anfängliche Vertrauen fast wieder dahin. Desto größeres hegte dagegen der tapfere Lieutenant Worden, der Kommandant des „Monitor“ selbst zu seinem Schiffchen. Der nächste Tag war ein Sonntag und mit bangem Gefühle sah man auf den Fregatten seinem Anbruche entgegen. Klar und leuchtend kam er herauf, fast kein Windhauch trübte die Wasserfläche und friedliche Ruhe lagerte auf ihr. Die Flagge der „Cumberland“ wehte noch über dem weiten Grabe, in dem ein so großer Theil ihrer Besatzung ruhte und nur hier und dort unterbrach das Gekreisch von Seevögeln die Feiertagsruhe, wenn sie über einer Leiche schwebend sich jagten, die vom Grunde aufgetaucht von der Strömung weitergetragen wurde.

Die drei nordischen Schiffe lagen bewegungslos, die „Minnesota“ schwer beschädigt auf dem Grunde, die „Roanoke“ mit zerbrochener Maschine, die „St. Lawrence“ als Segelschiff — als einziges Schild zwischen sich und dem erbarmungslosen Feinde den „Monitor“.

Der „Merrimac“ säumte nicht zu erscheinen; schon um 6 Uhr Morgens kam er heraus, um sein Werk von gestern zu vollenden. Er dampfte zuerst an der „Minnesota“ und dem „Monitor“ außer Schußweite vorbei, aber nur um dann in den Kanal einzubiegen, in den erstere gestern gerathen war, sich ihr in diesem zu nähern und sie von hinten anzugreifen,

Das Rasseln der Trommeln rief die Mannschaften der Fregatte auf ihre Posten zum Gefecht, aber es erklang in den Ohren Aller eher wie Grabgeläute als wie der erhebende Ruf zum siegreichen Kampfe. Die „Minnesota" eröffnete darauf das Feuer mit ihren Heckgeschützen und gab gleichzeitig Lieutenant Worden den Befehl zum Angriff vorzugehen.

Mit voller Kraft dampfte jetzt dieser auf seinen Gegner zu und warf sich zwischen ihn und die Fregatte. Eine kurze Zeit ließ der „Merrimac" seine Maschine langsam gehen, als ob er das sonderbare Wesen, das so kühn ihm entgegen kam, näher betrachten wolle und ungewiß sei, welche neue Kampfmittel es in sich berge; dann jedoch lachte man über das wunderliche Geschöpf und glaubte mit ihm ebenso schnell fertig zu werden, wie mit den Schiffen tags zuvor. Doch der „Monitor" war bereits ganz nahe, er ging kühn vorwärts, konnte in wenigen Minuten längseit sein und man mußte ihn unschädlich machen. Nur noch ein paar hundert Schritt war er entfernt, als der „Merrimac" ihm aus seinem Buggeschütze eine Kugel zusandte, ihn aber fehlte. Die feindlichen Kanoniere hatten nicht den mächtigen Rumpf einer Fregatte als Ziel, sondern nur einen Thurm von 9 Fuß Höhe und 20 Fuß Durchmesser, der fast allein aus dem Wasser ragte.

Lieutenant Worden blieb die Antwort nicht schuldig. Als er auf 50 Schritt heran war, entlud sich sein 11zölliges Geschütz und schmetterte sein 166pfündiges Geschoß gegen die Wände des Panzers. Das Fahrzeug rechtfertigte damit seinen Namen. Er „mahnte" seine Gegner, nicht zu stolz auf seine Kraft zu vertrauen, denn die gewaltige Kugel erschütterte jenen in seinen innersten Fugen. Erstarrt und zugleich wüthend über eine solche Verwegenheit feuerte jetzt der „Merrimac" eine ganze Breitseite, doch war nun die Reihe an ihm erstaunt zu sein. Die meisten Schüsse gingen fehl trotz der großen Nähe, nur zwei trafen den Thurm, aber prallten an seinem Panzer ab, als seien Kieselsteine dagegen geworfen. Trotzdem hofften die Conföderirten den

Monitor durch Massenfeuer zu bewältigen; Breitseite folgte auf Breitseite in größtmöglicher Schnelligkeit, doch wenn sie einen Augenblick pausirten, um die Rauchwolken verziehen zu lassen und in der Hoffnung den Feind von den Wogen verschlungen zu sehen, dann belehrten sie dessen wohlgezielte Schüsse, die zwar ihren Panzer nicht durchschlugen, aber ihn bogen und vom Rumpfe zu lösen drohten, vom Gegentheil und ließen sie zum Bewußtsein kommen, daß sie auf die Dauer in dem ungleichen Kampfe unterliegen mußten.

In tödtlicher Spannung verfolgten Tausende von Zuschauern auf den Schiffen und am Lande, unter Letzteren auch der Unterstaatssekretär der Marine, Fox, den Gang des Gefechtes, von dem so unendlich viel abhing, und gar oft schnürte sich ihnen das Herz zusammen, wenn der kleine Monitor auf wenige Schritte Entfernung eine der furchtbaren Breitseiten empfing, um dann in dem Pulverdampfe ihren Blicken zu entschwinden. Aber immer wieder schlug der stärkere Donner seiner Geschütze an ihr Ohr und immer wieder sahen sie ihn aus den Rauchwolken unverletzt emportauchen.

Als der „Merrimac" sich überzeugte, daß er seinem Gegner nichts anzuhaben vermochte, drehte er plötzlich um und hielt wieder auf die „Minnesota" zu, um wenigstens sie zu zerstören. Er wurde von einer furchtbaren Lage derselben empfangen, die ihm jedoch keinerlei Schaden that, während eine Granate aus seinem Buggeschütze ihr Deck der Länge nach verheerend durchfuhr und eine zweite den neben ihr liegenden Schlepper in die Luft sprengte. Ohne Zweifel würde es auch sehr bald um die bereits in Brand gerathene Fregatte geschehen gewesen sein, wenn nicht nach dem dritten Schusse des Feindes der kühne Worden sich wiederum zwischen beide geworfen und den „Merrimac" gezwungen hätte, seine Position zu ändern. Die 11 zölligen Kugeln des „Monitor" schmetterten von neuem gegen den Panzer und er zog sich zurück, auf den Fersen von dem kleinen, Feuer und Eisen speienden Thurmschiffchen ge-

folgt. Dieser Hohn schien für die Conföderirten jedoch zu viel zu sein; auf einmal machte der „Merrimac“ eine Wendung und dampfte mit voller Kraft auf den „Monitor“ zu, um ihn entweder zu rammen oder über ihn fortzugehen. Der Zusammenstoß war unvermeidlich und abermals stockte den Zuschauern der Athem, doch Worden war auf seiner Hut. Durch schnelles Ueberlegen des Ruders erfolgte der Stoß nur in schiefer Richtung und glitt unschädlich ab, während Worden in diesem Augenblicke, wo beide Schiffe Bord an Bord lagen, Feuer geben ließ. Auch er erhielt vom „Merrimac“ eine Breitseite auf diese Entfernung, aber ohne jede Beschädigung, während es wahrscheinlich ist, daß Wordens Kugeln dem Feinde verhängnißvoll wurden. In verzweifelter Wuth hielt Letzterer jetzt noch einmal auf die „Minnesota“ zu, während der „Monitor“ eine kurze Zeit pausirte.

Die Fregatte befand sich in einer schlimmeren Lage als je. Sie war noch immer unbeweglich und die Feinde konnten wie am gestrigen Tage bei dem „Congreß“ nach Belieben ihre Stellung nehmen. Den schweigenden und etwas seitwärts gedampften „Monitor“ glaubte man gefechtsunfähig und da jeder Widerstand vergeblich war, wurde alles vorbereitet, das Schiff selbst zu zerstören, um es nicht in die Hände des Feindes fallen zu lassen. Die Besorgniß war diesmal jedoch unbegründet. Der „Merrimac“ und die beiden ihn begleitenden Kanonenboote änderten plötzlich ihren Kurs und hielten, ohne etwas weiteres zu unternehmen auf Norfolk zu. Wie es den Zuschauern vorkam, schien ersterer stark beschädigt, doch hat man nicht bestimmt erfahren, was ihm eigentlich passirt war. Die Conföderirten sagten zwar, bei dem verfehlten Stoße gegen den „Monitor“ sei der Sporn des „Merrimac“ gebrochen und habe ein Leck verursacht, indessen ist es wahrscheinlicher, daß die oft auf wenige Schritte Entfernung erhaltenen 11zölligen Kugeln den Panzer und das ganze Schiff selbst so schwer erschüttert hatten, daß es überhaupt nicht mehr See zu halten vermochte. Den gebrochenen Sporn würde man

immer verhältnißmäßig schnell haben repariren können, aber der „Merrimac" hatte am 8. und 9. März seine ersten und letzten Thaten vollbracht. Er kam nicht wieder zum Vorschein und als Norfolk später bedroht wurde, sprengten ihn die Conföderirten in die Luft. Bei seinem außerordentlich hohen kriegerischen Werthe würde dies ganz bestimmt nicht geschehen sein, wenn er noch seefähig gewesen wäre.

Der „Monitor" dagegen war völlig unbeschädigt aus dem furchtbaren Kampfe hervorgegangen und hatte keinen einzigen Mann verloren, nur der kühne Worden selbst eine Verwundnng davongetragen. Die letzte feindliche Granate war gerade vor der kleinen Oeffnung im Thurm gesprungen, durch welche der Kommandant das Gefechtsfeld überschaute, hatte seine Augen beschädigt und auch eine geringe Gehirnerschütterung herbeigeführt. Dieser Unglücksfall und die Nothwendigkeit, die heiß gewordenen Geschütze zu kühlen, erklärte das zeitweilige Stillliegen des „Monitor" nach dem Stoß.

Glücklicherweise war Wordens Verwundung nicht gefährlich und er trug keinen dauernden Schaden davon. Als er wieder zur Besinnung kam lauteten seine ersten Worte: „Haben wir die „Minnesota" gerettet?" Auf die bejahende Antwort athmete er erleichtert auf und sagte: „Ich bin zufrieden."

Er wurde sofort zu seiner Genesung nach Washington hinaufgebracht und mit sorgsamster Pflege umgeben. Es war gerade Kabinetssitzung, als man dem Präsidenten Lincoln meldete, daß sich der Kommandant des „Monitor" in der Stadt befinde. Sofort erhob sich Lincoln und nahm mit den Worten seinen Hut: „Entschuldigen Sie meine Herren, ich muß diesen Mann sehen." Als er Wordens Zimmer betrat, ergriff er schweigend dessen Hand. „Herr Präsident," sagte der Verwundete, „Sie erweisen mir eine große Ehre durch diesen Besuch." „Lieutenant Worden," erwiderte dieser, indem Thränen über seine Wangen rannen, „ich bin derjenige, welcher durch diese Zusammenkunft geehrt wird."

Wohl gereichten diese Gefühle ihm zur Ehre. Er wußte es am besten, in welch schwerer Gefahr die von ihm vertretene Sache des Nordens geschwebt und nun war sie durch das Geschick und die großartige Tapferkeit des verwundeten Helden beseitigt, da hatte er Ursache, von Herzen dankbar zu sein.

Der beendete Kampf, einer der merkwürdigsten und in seinen Folgen der wichtigste der neueren Zeit, hatte in nautisch militärischer Beziehung zwei Thatsachen festgestellt, die Ohnmacht der bisherigen Holzschiffe gegen gepanzerte und die Ueberlegenheit des Monitorsystems über das der Breitseitenschiffe, und sie wurden der Ausgangspunkt für die vollständige Umgestaltung der Flotten sämmtlicher Seemächte. Wie Nordamerika bereits zweimal bestimmend in die allgemeinen Schifffahrtsverhältnisse eingegriffen hatte durch Anwendung des Dampfes auf die Schifffahrt und durch Einführung der Schraube, so geschah dies jetzt zum drittenmale mit Bezug auf die Kriegführung zur See, welche nach seinem Vorgange eine neue, von der früheren gänzlich abweichende wurde.

Die 11zölligen Geschütze des „Monitor" hatten sich so bewährt, daß man sofort daran dachte, zu einem noch größeren Kaliber überzugehen. Sehr bald erschienen in Amerika 15 und 20zöllige Kanonen auf den Schiffen, aber ebenso zeigte sich, daß nur das Monitorsystem sich dazu eignete, solche Kolosse zu tragen. Breitseitschiffe vermochten es nicht; die mächtige Hebelwirkung solcher an den Bordwänden aufgestellten Lasten würde die stärksten Schiffe bei ihren Schwankungen in See auseinanderreißen. Die neueren schweren Schlachtschiffe der Seemächte sind deshalb auch nach diesem System erbaut.

Aber auch noch in einer andern Beziehung wurde der Kampf auf Hampton Reede von außerordentlicher Wichtigkeit für den Norden, indem er auf einmal die Einmischungsgelüste von England und Frankreich ganz bedeutend herabstimmte und die drohende Gefahr eines auswärtigen Krieges

in den Hintergrund rückte. Der „Merrimac“ war von mindestens gleicher Stärke wie die vorhandenen Panzerschiffe jener beiden Mächte und nach dem Siege des „Monitor“ der Ausgang eines etwaigen Kampfes mit jenen um so bedenklicher, als der Norden nun nicht säumte, die gewonnene Erfahrung auszunutzen und mit der möglichsten Energie mit dem Bau von gewaltigen seefähigen Monitors vorzugehen, welche mit 15 und 20zölligen Geschützen bewaffnet sämmtlichen englischen und französischen Panzerschiffen mehr als gewachsen waren. Die ostensible spätere Entsendung zweier Schiffe dieser Klasse des „Miantonomoh“ nach Europa, und des „Monadnok“ um das Cap Horn, widerlegte zugleich unumstößlich die in Europa vielfach gehegte Ansicht, daß diese furchtbaren Fahrzeuge nicht seefähig seien und waren die Ursache, daß Louis Napoleon schließlich Mexiko räumte, um nicht mit Nordamerika in Conflict zu gerathen, der einen verheerenden Krieg an die eigenen Küsten zu tragen drohte.

Kehren wir nach Darstellung dieses Zwischenfalles, der nicht nur für die Allgemeinheit, sondern auch speciell für Farragut und dessen Unternehmungen von einschneidender Bedeutung war, zu letzterem zurück.

Mitte April 1862 waren seinerseits alle Vorbereitungen für den Angriff des Mississippi getroffen, die schweren Korvetten über die Barre gebracht, die Truppen und sämmtliche Vorrathsschiffe angelangt. Er hatte eine schwere Aufgabe vor sich, so schwer, daß ein wahrhafter Held erforderlich war, um sie zu lösen, der es aber auch zu gleicher Zeit verstand, seinen Untergebenen dieselben Gefühle der Tapferkeit, des ausdauernden Muthes, der selbstlosen Hingabe und Pflichttreue einzuflößen, die ihn selbst beseelten. Eine kurze Aufzählung der feindlichen Vertheidigungsmittel wird dies darthun.

New Orleans liegt etwa 25 deutsche Meilen von den Mündungen des Mississippi entfernt an dessen linkem Ufer und hatte damals 170 000 Einwohner. Um dort hinzugelangen, mußten zunächst zwei Forts „Jackson“ und

„St. Philipp" passirt werden, die zu beiden Seiten des Stromes 15 Meilen unterhalb der Stadt errichtet und bei Ausbruch des Krieges von den Südstaaten besetzt waren. St. Philipp am linken Ufer und 20 Fuß höher als der Wasserspiegel gelegen, war ein viereckiges Erdwerk mit nassem Graben und auch noch äußeren Batterien, Jackson am rechten Ufer ein fünfeckiges von Steinen gebautes bastionirtes Fort mit Kasematten, Glacis und nassem Graben und das bedeutendere von beiden. Seine Höhe betrug 25 Fuß über dem Wasserspiegel und es hatte ebenfalls eine äußere Batterie à fleur d'eau. Es zählte zusammen 75 und St. Philipp 40 Geschütze, zum Theil gezogene und 10 zöllige Columbiaden, der Hauptsache nach aber glatte 32 Pfünder. In St. Philipp feuerten sämmtliche Geschütze über Bank, in Jackson standen 14 in bombensichern Kasematten. Die Besatzung beider betrug 1500 Mann.

Unmittelbar unterhalb Fort Jackson war der Strom durch zwei starke Ketten gesperrt, die von acht in Querlinie verankerten Schunern getragen wurden. Oberhalb beider Befestigungen ankerte die feindliche Flottille bestehend aus 13 Dampfkanonenbooten, der mit 16 schweren Kanonen bewaffneten und mit Eisenbahnschienen gepanzerten schwimmenden Batterie „Louisiana", so wie dem gepanzerten Widderschiffe „Manassas", um die Gegner in den Grund zu rennen. Endlich hatten die Conföderirten noch eine Reihe Branderflöße in Bereitschaft, um sie den Strom hinab gegen die Angreifer treiben zu lassen und zweihundert Scharfschützen patrouillirten an beiden Ufern, um die Bewegungen der Schiffe zu beobachten und sie nach Umständen zu beschießen, da sie vielfach auf 4—500 Schritt von den Ufern passiren mußten.

Farraguts Aufgabe war es, die Sperre zu durchbrechen, zwischen den Befestigungen durchzugehen, die feindliche Flottille zu schlagen, nach New Orleans hinaufzudampfen und die Stadt in Besitz zu nehmen. Sie war ehrenvoll, aber sie forderte

viel, so viel, wie selten einem Heerführer zugemuthet worden ist. Wie er selbst darüber dachte geht aus einem Briefe hervor, den er am 11. April an seine Frau richtete. Sie hatte ihn wegen ihres zukünftigen Aufenthaltes befragt und seine Antwort charakterisirt den Admiral zugleich als Gatte und Mensch. „Du willst wissen, ob Du wegen unseres theuren Sohnes abreisen sollst. Thue, wie Du es für das Beste hältst, Du weißt ich hege unbedingtes Vertrauen zu Deinem Urtheil. Jeder Ort ist mir gleich, wenn Frau und Kind in meiner Nähe sein können. Indessen am Vorabende eines so wichtigen Ereignisses, wie es mir bevorsteht, möchte ich Dir doch rathen, dort so lange zu verweilen, bis Du das Resultat erfährst. Gott kündet seinen Willen nach seinem Ermessen und nicht nach unsern Wünschen und Erwartungen. Die Niederlage unserer Armee bei Corinth, von der ich kürzlich las, wird für uns den Kampf viel schwerer machen, denn die Menschen werden durch einen Sieg leicht gehoben oder niedergedrückt. Du darfst deshalb aber nicht etwa glauben, daß ich mich selbst auf eine Niederlage vorbereite. Das thue ich durchaus nicht, denn nach meiner Ansicht ist man mit solchen Gedanken schon vor Beginn des Kampfes halb geschlagen. Ich hoffe auf Erfolg, werde alles, was in meinen Kräften steht aufbieten, um ihn zu sichern und setze im Uebrigen mein Vertrauen auf Gott. Ich verlasse mich auf seine Gnade, obwohl es den Anschein hat, daß wir im Kriege kaum auf Gnade hoffen dürfen, wenn die Menschen einander wegen Fragen vernichten, über die Gott allein Richter ist."

Diese schönen Worte kennzeichnen den Helden und den gottergebenen guten Menschen, der er war.

Die Einleitung zu der ganzen Operation bildete das Bombardement der Forts durch die Mörserschuner, deren Placirung jedoch große Schwierigkeiten bot. Die Feststellung der genauen Entfernung von ihrem beabsichtigten Platze bis zu den Festungswerken konnte nur durch Triangulation ge-

schehen und die damit Beauftragten mußten bei ihren Messungen oft mit den Booten unter dem Feuer der Batterien oder der Scharfschützen liegen. Trotzdem führten sie die Arbeit aus und die Schuner wurden bis zum 18. April während der Nacht auf den für sie bestimmten Platz geschleppt. Es war dies der einzige Punkt, wo sie ohne zu große Gefahr, von den feindlichen Geschossen erreicht zu werden, liegen konnten und 5000 Schritt von den Forts entfernt. Die Ufer des Stromes waren sonst niedrig und kahl und boten keinerlei Schutz. Nur an dem Südufer erhob sich eine schmale mit Bäumen und Buschwerk bewachsene Strecke, hinter der die Schuner ankern konnten. Die sinnreiche Idee, ihre Masten ebenfalls mit grünen Zweigen zu bekleiden, verbarg sie so vollständig den Feinden, daß ihre genaue Stellung selbst nicht mit den schärfsten Fernröhren entdeckt werden konnte, während die am Norduferer postirten Boote nur Weiden und langes Schilfrohr zur Deckung hatten und vom Gegner eher gesehen wurden. Wegen der sehr weiten Entfernung und des immerhin kleinen Ziels, welches die Forts abgaben, war das Treffen jedoch ziemlich unsicher und da auch die Zünder viel zu wünschen übrig ließen, blieb es immer noch zu verwundern, daß die Mörserboote so viel ausrichteten, wie es geschah.

Das Bombardement begann Mittags am 18. April und wurde an diesem Tage bis zum Dunkelwerden fortgesetzt. Die sechs Schuner am Nordufer hatten jedoch von den Conföderirten so scharfes Feuer bekommen, daß zwei von ihnen getroffen wurden und man es für angemessen hielt, sie sämmtlich in der folgenden Nacht nach der andern Seite und ebenfalls hinter den Waldschirm zu legen, während die Feinde sich in dem Glauben wiegten, sie durch ihre Schüsse in den Grund gebohrt zu haben.

In derselben Nacht kamen auch feindliche Brander den Strom hinab. Es waren dies flache Prähme von 150 Fuß Länge und 50 Fuß Breite, die man mit harzigem Tannenholze angefüllt hatte. Als der erste dieser unheimlichen Gäste

von dem reißenden Strome gerade auf den Ankerplatz der nordstaatlichen Flotte zugeführt wurde, verursachte er nicht geringe Besorgniß und man athmete auf, als es gelungen war, ihm durch Ausscheeren der Schiffe nach den Seiten einen freien Durchgang zu öffnen, um später an das Ufer getrieben zu werden und dort unschädlich niederzubrennen. Doch wurden sofort die nöthigen Vorbereitungen zum Schutze getroffen und als noch in derselben Nacht ein solcher Feuerberg erschien, empfingen ihn schon tausende von Schritten vor der Flotte ein Dampfer und 10—12 Boote. Der erstere, als Feuerspritze eingerichtet, rannte mit voller Fahrt von der Windseite in den Prahm, so daß Brände, Flammen und Funken nach allen Seiten stoben und das Wasser von unten Zutritt zu dem Holze gewann. Alsdann setzte er seine drei Dampfspritzen in Bewegung und legte damit eine Bresche in die Gluth, um die Boote herankommen zu lassen, die nun Enterhaken auf den Prahm warfen und ihn leicht an das Ufer bugsirten. Das Gelingen dieses Manövers beseitigte alsbald jede Furcht vor den Brandern und obwohl die Conföderirten noch eine ganze Zahl herabsandten, verfehlten sie sämmtlich ihren Zweck.

Das Bombardement wurde fünf Tage fortgesetzt, aber wie Farraguts Meinung schon von Anfang an gewesen, schien es den gehegten Erwartungen nicht zu entsprechen, denn als man am fünften Tage feindlicherseits die Masten eines der größeren Schlepper hinter den Waldstrichen entdeckte, richtete sich ein solches Schnellfeuer auf diesen Punkt, daß in 90 Minuten nicht weniger als 125 Granaten und Kugeln in die Nähe des letzteren fielen, wenn sie auch nicht ernstlichen Schaden anrichteten und nur einen Schuner in den Grund schossen. Immerhin zeugte es aber davon, daß Fort Jackson nicht stark gelitten haben konnte. Am sechsten Tage berichtete zwar ein Ueberläufer das Gegentheil, aber Farragut beschloß mit dem Durchbruch der Flotte nicht länger zu warten. Bis

dahin waren nicht weniger als 6000 Bomben auf die Werke geschleudert.

In der dritten Nacht des Bombardements wurde die Sperrkette gesprengt. Mit diesem schwierigen Unternehmen betraute Farragut seinen Chef des Stabes, Kapitän Bell, zu dem er großes Vertrauen besaß. Derselbe ging mit zwei Kanonenbooten an seine Aufgabe, aber sie gelang nur mit größter Mühe. Die Kette sollte mit Hülfe einer Petarde, die man unter einem der sie tragenden Fahrzeuge anbrachte, gesprengt werden. Die Strömung war jedoch so heftig und schleuderte die Boote so hin und her, daß die electrischen Drähte der Petarde brachen und diese nicht explodiren konnte. Kapitän Bell wollte nicht unverrichteter Sache zurückkehren und blieb unter dem heftigsten Feuer beider Forts so lange, bis die Kette durchhauen und damit eine Oeffnung für den Durchbruch der Schiffe geschaffen war. Es dauerte dies eine geraume Zeit und erfüllte Farragut mit größter Besorgniß. „Nie in meinem Leben," schrieb er seiner Frau, „habe ich eine solche Angst empfunden. Eins seiner Kanonenboote gerieth auf den Grund und ich fürchtete, daß es genommen würde. Die Feinde richteten furchtbares Feuer auf ihn, wenn Porter mit den Mörsern auch das Möglichste that, um dasselbe abzulenken. Als Bell zurückkehrte, fiel mir ein Stein vom Herzen und es war mir, als sei es mein Sohn gewesen."

Wenn dieses Hinderniß nun auch glücklich beseitigt war, so blieb die Forcirung der Festungswerke, abgesehen von der feindlichen Flottille, immer noch gefahrvoll genug. Bis dahin war man der durch genügende Erfahrung bestätigten Ansicht, daß im Allgemeinen eine gut angelegte Küstenbatterie von sechs bis höchstens acht Geschützen einem hölzernen Linienschiffe von 60—80 Kanonen gleichen Kalibers gewachsen sei und in dem Kampfe Sieger bleiben könne d. h. man rechnete, daß eine Kanone an Land zehn an Bord aufwiege. Das Geschwader von Farragut zählte 200 Geschütze, von denen etwa 140 nach jeder Seite in Thätigkeit treten konnten. Gegen Fort Jackson

kamen deshalb noch nicht einmal 2, gegen St. Philipp etwas über 3 Schiffskanonen, allerdings theilweise von schwererem Kaliber, gegen eine am Lande, wozu dann noch der Umstand trat, daß die Flotte wegen des heftigen Gegenstromes nur sehr langsam passiren konnte.

Was menschliche Erfahrung, Umsicht und Ueberlegung vermögen, hatte Farragut gethan, um seine Schiffe und namentlich die Maschinen so gut wie möglich gegen das feindliche Feuer zu sichern und sie selbst so wirksam zu machen, wie dies überhaupt erreicht werden konnte. Mehrere Lagen von Ankerketten, die man außenbords befestigte, bildeten einen provisorischen Panzer und innenbords suchte man durch Sandsäcke, Baumwollenballen, Kohlen 2c. alle wesentlichen Theile vor Verletzung zu schützen. Ebenso waren alle denkbaren Vorsichtsmaßregeln für den Ausbruch eines Feuers, des schlimmsten Feindes an Bord getroffen und überhaupt zeugten des Admirals Befehle in Bezug auf die zu treffenden Vorbereitungen von einer durchdachten Sorgfalt, die bewunderungswerth war und auch nicht das Geringste außer Acht gelassen hatte, was von Bedeutung für den Kampf und dessen glücklichen Ausgang sein konnte.

Wie es im Beginne des Krieges häufig vorkam, wurde auch diesmal eine Ueberraschung des Feindes vereitelt. Auf irgend eine verrätherische Weise hatte er Kenntnisse von dem ungefähren Zeitpunkte des beabsichtigten Angriffes gewonnen und war vollständig darauf gefaßt.

Farragut hatte denselben auf die Nacht vom 23.—24. April festgesetzt und er sollte um 3 Uhr Morgens, kurz vor Mondaufgang beginnen. Porters Mörserschuner wurden näher an Fort Jackson gelegt, um dasselbe während der Durchfahrt der Flotte auf das Heftigste zu beschießen und vor Mitternacht das Kanonenboot „Itaska" nach der Sperre entsandt, um zu untersuchen, ob die Lücke noch frei sei. Um 11 Uhr erschien das Signal, daß Alles in Ordnung sei, aber der Feind war auf seiner Hut. Mit dem Signale eröffnete er

auch das Feuer auf die „Itaska“; gleichzeitig flammten mächtige Holzstöße an beiden Endpunkten der Sperre auf, drei bis vier Branderprähme setzten sich gegen die nordischen Schiffe in Bewegung und erhellten die Nacht fast zum Tage. Die „Itaska“ kam jedoch ohne ernstliche Beschädigungen glücklich zur Flotte zurück und diese setzte sich gegen ½ 4 Uhr Morgens in möglichster Stille in Bewegung.

Sie war in drei Divisionen getheilt, bestand im Ganzen aus 28 Fahrzeugen und steuerte in Kiellinie. Die erste leitete Kapitän Bayley auf dem Kanonenboot „Cayuga“, dem zunächst die Korvetten „Pensacola“ und „Mississippi“ und dann noch 5 Kanonenboote folgten. Das aus den Korvetten „Hartford“ „Brooklyn“ und „Richmond“ bestehende Centrum führte Farragut, während sein Geschwaderchef Bell die 10 Kanonenboote starke Nachhut auf der „Sciota“ befehligte und die Korvette „Portsmouth“ die Reihe schloß.

Es lag eine stille dunkle Nacht auf dem Strome; die feindlichen Feuer waren ziemlich niedergebrannt und leuchteten nur noch schwach, während ein leichter Nebel die Bewegungen der Flotte anfänglich verschleierte. Bayley's Angriffspunkt war Fort St. Philipp und er gelangte auch ungesehen bis an die Sperre. Kaum hatte er jedoch mit seinem Schiffe die Lücke passirt, als der Feind ihn entdeckte und beide Forts ihr gesammtes Feuer auf seine Division richteten, während abermals Holzstöße an beiden Ufern aufflammten und Brander losgelassen wurden.

Die Schlacht begann. Die erste Division erwiderte das Feuer, die Mörserschuner warfen mit größtmöglicher Schnelligkeit ihre Bomben, die in ununterbrochenem Fluge oft drei bis vier zugleich wie riesige Meteore in weitem Bogen über die Schiffe sausten, um in den Forts Tod und Schrecken zu verbreiten. Vier Kanonenboote der letzten Division legten sich ganz nahe an die Wasserbatterie von Fort Jackson, um sie mit einem Hagel von Kartätschen zu überschütten und ihre Mannschaften von den Geschützen zu vertreiben und es

entwickelte sich jetzt ein furchtbarer Nachtkampf mit seiner ganzen Großartigkeit, aber auch mit allen begleitenden Schrecken. Dichte Dampfwolken umhüllten bald Feind und Freund. Auf den Schiffen sah man oft nur, was das momentane Aufblitzen der Kanonen zeigte; man hörte fast nichts als den Donner der Geschütze, das Pfeifen und Sausen der Geschosse, das dumpfe Geräusch der springenden Bomben, das Einschlagen der Kugeln und das Krachen der zerschmetterten Planken und Bemastung. Dazu der reißende Strom, den die Schiffe nur mit Mühe überwanden, die Besorgniß, den richtigen Kurs zu halten und in der Dunkelheit nicht mit den eigenen Kameraden zu collidiren oder auf den Grund zu kommen, was unter den obwaltenden Verhältnissen fast gewisse Vernichtung bedeutete — wahrlich es war dies eine Zumuthung an den Muth, die Geschicklichkeit, Geistesgegenwart, und an die Nerven von Offizieren und Mannschaften der Flotte, wie sie wohl selten oder nie in ähnlicher Weise in einer Schlacht gestellt ist. Aber trotzdem war sie nicht zu groß. Farragut hatte verstanden, seine Untergebenen mit einem Geiste zu beseelen, der alle diese furchtbaren Schwierigkeiten zu überwinden wußte. Jeder hegte die Ueberzeugung, daß er seine volle Kraft einsetzen müsse für eine große Sache, von der das Heil des Vaterlandes abhing und dies Bewußtsein ließ auch den Sieg erringen.

Fünf Minuten später, nachdem die „Cayuga“ als erstes Schiff die Sperre passirt hatte und ihren Kameraden weit voran, war sie kühn auf zweihundert Schritt an Fort Philipp hinangedampft, überschüttete es mit einem Hagel von Kartätschen, wodurch sie das feindliche Feuer auf kurze Zeit zum Schweigen brachte und benutzte dies, um mit voller Kraft in der schwächern Strömung in der Nähe des Ufers vorwärts zu gehen und nach weiteren zehn Minuten außer dem Bereich der Geschütze des Forts zu sein. Doch statt der Scylla wartete Kapitän Bayley's jetzt die Charybdis und er sah sich plötzlich von elf gegnerischen Kanonenbooten umgeben.

Drei derselben versuchten ihn zu gleicher Zeit zu entern. Ein auf vierzig Schritt abgefeuerter Schuß seines elfzölligen Geschützes rettete ihn vor dem ersten. Die Granate durchschlug den Angreifer, setzte ihn in Brand und er hatte gerade noch Zeit, sich vor der Explosion auf den Strand zu retten. Das zehnzöllige Buggeschütz trieb den zweiten zurück und die „Cayuga" war in Begriff mit dem dritten handgemein zu werden, als ihr zwei Kameraden, die „Oneida" und „Varuna", welche gleich ihr selbst ganz nahe unter St. Philipp vorbeigegangen waren, die Wasserbatterie mit Kartätschen beschossen und dadurch sich dem Feuer der höheren Geschütze entzogen hatten, zu Hülfe kamen. Die „Oneida" rannte mit voller Kraft quer in einen der feindlichen Dampfer, schnitt ihn mitten auseinander, feuerte nach beiden Seiten zwischen die übrigen, eilte aber dann schleunigst zum Beistande der auf den Grund gerathenen „Varuna". Sie war von einem Kanonenboote und dem Widder „Manassas" angegriffen und leider nicht mehr zu retten. Beide hatten sie gerammt und brachten sie zum Sinken, nicht jedoch ohne daß das tapfere Schiffchen sich dreifach gerächt hätte. Das angreifende Kanonenboot wurde von ihm so zerschossen, daß es der „Oneida" in die Hände fiel, ein zweites wurde ebenfalls so zugerichtet, daß es auf den Grund laufen mußte und einem dritten sandte es eine Granate in den Kessel, so daß dieser explodirte. Die tapfere Mannschaft der kleinen „Varuna" wurde durch Boote der Korvette „Pensacola" gerettet, welche langsam den Strom herauffuhr, mit großer Ruhe und höchst wirksam ihr Feuer abgab, dafür aber auch stark litt und 37 Mann verlor, während die hinter ihr folgende „Mississippi" durch feindliche Geschosse weniger Verlust hatte, wenngleich sie von 7—8 Kugeln quer durchbohrt wurde. Doch ihr drohte von anderer Seite Unheil. Während sie sich langsam den Weg durch das schwere Kreuzfeuer der Forts bahnte, fühlte man auf ihr plötzlich eine heftige Erschütterung, wie sie weder Vollkugel noch Granate verursachen können, die das ganze große Schiff in

seinen innersten Fugen erzittern ließ und die gesammte Mannschaft emporschnellte. Die „Mississippi" hatte einen Stoß des „Manassas" bekommen, der ihr unmittelbar über der Wasserlinie eine Oeffnung von 7 Fuß Länge gerissen. Einen halben Fuß tiefer und das stolze Schiff wäre in wenigen Minuten in die Fluthen gesunken. Der niedrige, wie eine Cigarre geformte „Manassas" verschwand im Morgengrauen, ehe man ihn recht wahrgenommen, stromabwärts, um seine Angriffe auf die andern großen Schiffe zu richten, wenn er auch bald von seinem Schicksale ereilt wurde.

Farragut mit der „Hartford" gelangte an die Sperre, als schon der Tag anzubrechen begann. Beide Forts richteten ihr Feuer auf das Flaggschiff, von dessen drei Mastspitzen das Sternenbanner flatterte. Hunderte von Kugeln und Granaten flogen auf den kühnen Angreifer; sie pflügten das Wasser in seiner Nähe und peitschten es in Schaumwellen. Stengen und Raaen zerschmetterten, mit dumpfem Stoß trafen die Geschosse den Kettenpanzer oder brachen krachend und splitternd in die unbeschützten Theile des Schiffes und seine Decke färbten sich roth von Blut, aber 15 Minuten lang zog es trotz des Höllenfeuers schweigend seinen Weg. Erst dann eröffnete es seine Breitseiten, die nun mit tödtlicher Genauigkeit ihr Ziel trafen, doch ein böses Verhängniß schien ihm zu nahen. Der „Manassas" zeigte sich diesmal noch mit einer furchtbareren Waffe, als selbst sein Sporn. Er hatte sich hinter einen Brander gelegt und schob ihn vor sich her auf das Flaggschiff zu. Dieses schor nach der linken Seite aus, um der Gefahr auszuweichen, doch dabei kam es auf den Grund und das lohende Ungethüm war in wenigen Minuten heran, um mit feurigen Zungen an den Seiten der „Hartford" emporzulecken, wie eine flammende Woge die Bordwände zu überfluthen, in die Pforten hineinzudringen und an der Takelage hinaufzuzischen. Gleichzeitig hatte eine Granate die Kajüte in Brand gesteckt und beide Forts richteten

ihr Hauptfeuer auf das augenblicklich hülflose Schiff, das in den Augen der Flotte verloren schien.

In dieser schrecklichen Lage zeigte Farragut sich zuerst in seiner ganzen Größe. Nicht einen Augenblick wich seine Ruhe und Geistesgegenwart und sein hehres Beispiel übte einen wunderbaren Einfluß auf die ganze Besatzung. Die Mannschaften an den Kanonen der vorläufig nicht vom Feuer bedrohten Steuerbordseite schossen ruhig weiter, als ob nichts geschehen wäre, ein Theil der übrigen Leute wurde zum Feuerlöschen kommandirt, dann Befehl nach der Maschine gegeben, mit voller Kraft rückwärts zu arbeiten und dieser heroischen Ruhe und männlichen Thatkraft gegenüber mußte die grause Gefahr Schritt vor Schritt zurückweichen. Das Schiff kam vom Grunde los, schob den Brander bei Seite, das Feuer an Bord unterlag den vereinten Anstrengungen der Löschmannschaften und abermals dampfte die „Hartford" stromaufwärts, um mit den Breitseiten auch ihrer Backbordgeschütze dem Feinde zu künden, daß sein Triumph verfrüht war.

Ein Rebellendampfer, gefüllt mit Leuten, hielt direct auf sie zu, als sie soeben wieder frei vom Grunde war, offenbar in der Absicht, sie zu entern, doch eine ihrer zehnzölligen Granaten explodirte in ihm und er verschwand so schnell, wie er gekommen, um wenige Minuten darauf durch eine Breitseite der „Brooklyn" zermalmt zu werden und in den Fluthen zu versinken. Diese Korvette war aus ihrem Kurse gerathen, auf eins der Fahrzeuge gelaufen, welche die Sperrkette trugen und dadurch eine ganze Zeit festgehalten, während dem sie von Fort Jackson enfilirt wurde und stark litt. Kaum war es ihr gelungen sich von der Sperre loszumachen, als auch der „Manassas" sie rammte. Glücklicher Weise hatte dieser in dem Augenblicke nicht viel Fahrt und der Stoß war deshalb nicht so gefährlich. Dann vernichtete sie den erwähnten Dampfer, vermied mit genauer Noth einen Brander, dampfte unter dem Schutze der dichten Rauchwolken

ganz nahe unter Fort St. Philipp und brachte es durch ihre Kartätschen abermals zum Schweigen, bis sie fast aus dessen Feuerbereich war. Ehe sie oberhalb der Befestigungen vor Anker ging, wurde sie noch von zwei feindlichen Kanonenbooten angegriffen. Eins derselben hatte das Unglück, ganz nahe unter ihre Breitseite zu gerathen und erhielt nicht weniger als 11 zehnzöllige Granaten. Augenblicklich stand es in vollen Flammen und trieb an das Ufer, um dort zu explodiren.

Während sich die erste Division und das Centrum bereits außerhalb Schußweite stromaufwärts befanden und es ziemlich hell geworden war, sah man den bis dahin unbeschädigten Manassas hinterher kommen, um nochmals sein Heil zu versuchen. Farragut gab der „Mississippi" Befehl, ihn anzugreifen und diese ging mit voll Dampf und stromabwärts auf ihn los, um ihn überzurennen. Um dem Stoße auszuweichen hielt er nach dem Ufer, kam aber auf Grund und wurde von der „Mississippi" nach einer Breitseite in Brand gesteckt.

Die letzte Division war weniger glücklich, als die beiden andern. Von ihr kamen nur drei Fahrzeuge an den Forts vorbei; zwei von den übrigen wurden in die Sperre verwickelt und erhielten so scharfes Feuer, daß sie wieder stromabwärts mußten und das dritte war ebenfalls dazu gezwungen, da es einen Schuß in den Kessel erhielt. Kapitän Bell auf der „Sciota", seinem Flaggschiff, verbrannte jedoch zwei feindliche Dampfer und jagte einen dritten auf den Grund. Die Korvette „Portsmouth", welche den Befehl hatte, Fort Jackson zu enfiliren, während die Flotte passirte, wurde bei dieser Gelegenheit schwer beschädigt und mußte sich ebenfalls stromabwärts zurückziehen.

Das Gesammt-Resultat war, Farragut hatte mit 14 Holzschiffen von 18 den Mississippi gegen furchtbare Vertheidigungsmittel forcirt, eines seiner Fahrzeuge verloren und drei waren zurückgegangen. Die Flotte zählte 37 Todte und 147 Verwundete und die Schiffe waren 165 mal im Rumpf getroffen,

davon die tapfere „Cayuga" das Leitschiff der ersten Division 42 Mal. Daß bei alledem kein größerer Verlust an Schiffen und Mannschaften stattfand, dankte man den sorgsamen Vorsichtsmaßregeln. Namentlich erwiesen sich die Splitternetze als außerordentlich nützlich, die von starkem Tauwerk gefertigt überall an den inneren Schiffsseiten aufgehängt waren und die Mannschaften gegen die von den Geschossen losgerissenen gefährlichen Splitter schützten.

Von den 15 Fahrzeugen der feindlichen Flottille waren 11 zerstört, 4, unter ihnen die Panzerbatterie „Louisiana", hatten sich unter die Forts geflüchtet, die von Porters Mörserschunern noch weiter bombardirt wurden.

Farragut ging nun mit seinen 14 Schiffen stromaufwärts nach New Orleans. Die „Cayuga" als Leitschiff überraschte bei Chalmette ein Regiment, das am Flußufer campirte und sich, um nicht durch die Kartätschen des Kanonenbootes aufgerieben zu werden, ergeben mußte, stieß dann aber auf eine Strandbatterie von 20 Geschützen, denen sie fast unterlegen wäre, wenn nicht die aufkommende „Hartford" und die übrigen Schiffe ihr Hülfe gebracht und mit ihren furchtbaren Breitseiten in weniger als einer halben Stunde die Batterie total zusammengeschossen hätten.

Das Nahen der Flotte erregte in New Orleans, wo man dies für ganz unmöglich gehalten hatte, eine sinnlose Panik, die sich in einer wüthenden Zerstörung alles dessen äußerte, was man nicht in die Hände des verhaßten Feindes fallen lassen wollte. Der ganze Strom war mit brennenden Trümmern bedeckt. Dampfer, Schiffe mit Baumwolle beladen, Theile von Schiffswerften, das fast vollendete Panzerschiff „Mississippi", stärker als der „Merrimac" — alles kam in vollen Flammen heruntergetrieben, so daß Farragut die größte Mühe hatte, seine Schiffe vor diesen improvisirten Brandern zu bewahren und ebenso brannten im Hafen der Stadt alle Schiffe und alle Vorräthe, während Tausende von Menschen am Ufer standen und in ohnmächtiger Wuth die

Angreifer beschimpften und Waffen gegen sie schwangen. Bald jedoch lag die Stadt unter den Kanonen der Flotte und war ihrer Gnade anheimgegeben. Sie wurde von Farragut in Besitz genommen und auf der Münze die Bundesflagge geheißt.

Auf die Nachricht von dem Falle New Orleans ergaben sich auch die Forts Jackson und St. Philipp an Kapitän Porter. Die unter ihnen liegenden 4 Kriegsschiffe wurden jedoch verbrannt, nachdem bereits die Parlamentärflagge behufs Uebergabe der Forts wehte, und die „Louisiana“ in Flammen stehend dem Strome überlassen, offenbar in der verrätherischen Absicht, sie zwischen Porters Flottille treiben zu lassen, denn auch ihre sämmtlichen Geschütze waren noch geladen. Nur ihre früher als erwartet erfolgende Explosion rettete die Flottille vor einem furchtbaren Unglück. Porter berichtete, daß wenn die Explosion wie berechnet stattgefunden hätte, auch wohl nicht eins seiner Schiffe davongekommen wäre. Weshalb die „Louisiana“, nach Angabe der Conföderirten stärker als der „Merrimac“, bei dem Durchbruch von Farragut so wenig, oder eigentlich nichts leistete, ist unaufgeklärt geblieben. Es hieß, ihre sämmtlichen Offiziere seien infolge einer am Abend zuvor veranstalteten Festlichkeit betrunken gewesen. Jedenfalls endete sie höchst unrühmlich und während die Besatzungen der Forts auf Ehrenwort, bis zu erfolgter Auswechslung nicht zu kämpfen, freigelassen wurden, sandte Porter die gefangenen Marineoffiziere zur kriegsgerichtlichen Aburtheilung ihrer verrätherischen Handlungsweise nach Washington.

Die Forts, namentlich aber „Jackson“ waren durch das Bombardement stark mitgenommen. Ueberall zeigte sich der Boden aufgepflügt und klafften tiefe Löcher, die Mauern hatten gewaltige Risse, die Kasematten waren theilweise zerschmettert und alles Brennbare innerhalb der Umwallung vom Feuer verzehrt. Der Damm nach dem Wasser war zerstört und in den Kasematten stand Wasser, so daß die Mannschaften

nirgends einen guten Aufenthalt haben konnten, aber merkwürdiger Weise fand man nur sehr wenige Geschütze gebrauchsunfähig und es spricht ebenso für den Muth der Besatzung, wie für die Geschicklichkeit ihrer Kanoniere, daß sie trotz der für sie so schwierigen Verhältnisse dennoch so gut schossen und den Schiffen so großen Schaden zufügten.

Nach der Kapitulation der Forts rückte General Butler mit seinen Truppen heran, um sie und New Orleans zu besetzen.

Damit war der untere Mississippi in den Händen des Nordens, um ihnen für die Dauer des Krieges nicht wieder entwunden zu werden. Die Rebellion hatte mit dem Verlust von New Orleans einen Schlag erhalten, den sie nicht verwinden konnte und von dem ihr Niedergang datirte, wenn auch noch Jahre bis zur völligen Unterwerfung des Südens vergingen.

Diese Wendung des bisher für den Norden nur unglücklichen Krieges dankte man lediglich Farragut, der sich dabei als einer der größten Seehelden erwies Er vollführte eine Kriegsthat, wie sie bisher nicht ihres Gleichen gehabt hat, und sie war um so ruhmvoller für ihn, als er sie nicht etwa nur im Vertrauen auf das Kriegsglück mit verwegenem Muthe unternahm, sondern alles vorher mit der größten Sorgsamkeit erwog und nicht das Geringste außer Acht ließ, was Klugheit, Vorsicht, Geschick und Wissenschaft zur Sicherung eines günstigen Erfolges an die Hand geben konnten. Er berieth alles auf das Eingehendste mit seinen Kapitänen, faßte dann seinen Entschluß und gab die betreffenden Befehle für den Angriff, die den Beweis lieferten, daß er jede Einzelnheit des bestehenden furchtbaren Kampfes in Betracht gezogen hatte. Die Art und Weise wie er den Schlachtplan entwarf und ihn dann mit heldenmüthigem Enthusiasmus durchführte, stellte ihn auf einmal ebenbürtig neben die größten Admiräle. Als er ruhig und mit eisernem Herzen auf dem Decke seines Schiffes stand, das am Grunde lag, während fast hundert

feindliche Geschütze von beiden Seiten ihn beschossen, der Brander an der einen Seite ihn mit lohenden Flammen umfing nnd er dennoch mit der andern Seite Lage auf Lage feuern ließ, da wand er sich unsterblichen Lorbeer um sein Haupt und wenige Augenblicke später hatte er den Sieg errungen, der für sein Vaterland unermeßliche Bedeutung hatte. Wäre sein Angriff mißlungen oder auch nur einige Wochen später erfolgt, so stand die Sache für ihn sehr schlimm. Der Panzer „Mississippi“ bedurfte nur noch kurze Zeit zu seiner Vollendung und wäre dann der Flotte verhängnißvoll geworden. Außer ihm befanden sich in New Orleans noch drei andere Panzer im Bau, die nun auch der Zerstörung anheimfielen.

Ein kurzer Brief, den Farragut am 25. April an seine Frau schrieb zeigt uns seine Empfindungen nach einem so großartigen Siege. Nirgends findet sich in ihm jedoch eine Spur von Stolz auf seine That, sondern nur demüthiger Dank eines frommen Gemüthes.

„Meine theuerste Frau und Sohn. Ich bin so bewegt, daß ich kaum zu schreiben vermag und will Euch nur mittheilen, daß es Gott dem Allmächtigen gefallen hat, mich unversehrt durch ein Feuer zu führen, wie es die Welt kaum gesehen. Ich sowohl, wie die ganze Flotte werden ihm für seine Güte und Gnade unsern Dank darbringen. Er hat mir gestattet, meinem theuren Sohne als Erbtheil einen Namen zu hinterlassen, der auch mir und meiner Familie zur Ehre gereichen wird. Wir haben ungefähr 30 Todte und 90 Verwundete verloren, ich selbst jedoch keine Offiziere. Jim (sein schwarzer Diener) ist unverletzt, die andern Diener sind jedoch verwundet. Ich nahm die Stadt heute Mittag in Besitz. Ein solcher Vandalismus in Zerstörung von Eigenthum ist noch nicht dagewesen. Alle die schönen Schiffe und Dampfer sind verbrannt. Kapitän Bell befindet sich wohl; er vollführte seine Aufgabe brillant. Ueberhaupt haben alle Offiziere bewunderungswerth ihre Pflicht gethan und werde

ich zu gelegener Zeit näheres darüber schreiben. Jetzt habe ich nur Zeit Gott zu danken und Euch Beide zu segnen. Grüße herzlich die Familie und alle Freunde."

Am 26. April ging Farragut zwei deutsche Meilen stromaufwärts, um die dort liegenden Batterien in den beiden Forts von Carrollton zu zerstören, jedoch waren sie verlassen und die Geschütze vernagelt. Er nahm dann die offenen Städte Natchez und Baton-Rouge in Besitz und ging trotz des gefährlichen Fahrwassers und trotz der beständigen Angriffe von Landartillerie und Scharfschützen in dem eng und seicht werdenden Flusse selbst mit seinen großen Schiffen bis Vicksburg. Hier fand er jedoch so starke und so hoch gelegene Befestigungen, daß er sie mit seinen Kanonen nicht erreichen konnte. Ebenso cantonnirten in der nächsten Umgegend 30 000 Mann und da er selbst nur über ein Detachement von 3000 Mann verfügte, die Butler mitgegeben, so mußte er vorläufig von weiteren kriegerischen Maßnahmen gegen Vicksburg Abstand nehmen, und kehrte nach New Orleans zurück. Das Wasser im Mississippi begann zu fallen und es war bei der geringen Tiefe für die großen Schiffe zu gefährlich auf den Grund zu kommen, weil sie dann leicht verloren gehen konnten.

Diese Verhältnisse erwog man jedoch im Norden nicht. Nach dem glänzenden Siege bei New Orleans verlangte die öffentliche Meinung jetzt von Farragut auch die Eroberung von Vicksburg, dem Gibraltar des Südens, wie es mit Selbstbewußtsein und auch mit Berechtigung die Conföderirten nannten, ohne zu bedenken, daß sie damit von der Flotte Unmögliches forderte und sie selbst wie auch das bereits Gewonnene gleichzeitig auf das Höchste gefährdete. Vicksburg konnte nur in Verein mit einer starken Landmacht genommen und mußte dann von dieser gehalten werden. Farragut hatte aber von Butler nur 3000 Mann erhalten, da dieser in New Orleans selbst nicht mehr missen konnte und diese reichten zu dem beregten Zwecke nicht im entferntesten aus.

Obwohl Farragut seine Ansicht über diesen Punkt der Admiralität freimüthig kundgab, schien es als ob auch letztere dem Drucke der öffentlichen Meinung nachgäbe und sie ertheilte ihm trotz seiner Vorstellungen den Befehl, den Mississippi „auf alle Fälle zu öffnen" und mit seiner ganzen Macht sowie mit Porters Mörserflottille nach Vicksburg zurückzukehren.

In dem oberen Theile des Stromes, oberhalb Memphis war eine Flottille von freilich nicht sehr stark (3 Zoll) gepanzerten nordischen Kanonenbooten unter Befehl des Commodore Davis stationirt, welche jenen Theil des Stromes beherrschte. Diese sollte stromabwärts kommen, sich mit Farragut vereinigen und man war in Washington und überhaupt im Norden der Ansicht, daß wenn Vicksburg erobert werde, der ganze Mississippi in den unangefochtenen Besitz der Union zurückfalle Diese Auffassung war aber eine sehr irrige. So lange nicht die ganzen Uferstrecken von nordischen Truppen besetzt wurden, konnten wohl Kriegsschiffe unter beständigen Kämpfen auf und nieder passiren, aber für die Kriegsführung war damit wenig gewonnen. Die Flotte rieb sich trotz aller heroischen Tapferkeit und Ausdauer allmälig auf, konnte nicht festhalten, was sie gewonnen, brachte heute Batterien zum Schweigen, welche morgen wieder feuerten, fand auf dem Rückwege neue Festungswerke, die auf dem Hinwege noch nicht vorhanden gewesen waren. Sie wurde bald hier bald dort durch Geschütz- oder Scharfschützenfeuer aus einem Hinterhalte überrascht und allmälig immer mehr zerschossen, und der Zeitpunkt rückte sichtbar näher, an dem die Schiffe eins nach dem andern gefechtsunfähig werden oder durch Unbrauchbarkeit der Maschinen in dem engen Flusse stecken bleiben mußten, um entweder in die Hände der Feinde zu fallen oder von den eignen Besatzungen den Flammen übergeben zu werden.

Inzwischen mußte Farragut den ihm gewordenen Befehlen gehorchen, so wenig Erfolg er sich auch von dem Versuche versprach und machte am 26. Juni einen zweiten Angriff

auf Vicksburg. Kurz vor Beginn desselben schrieb er den Seinen: „Hier sind wir wiederum vor Vicksburg und zwar infolge peremptorischen Befehls der Admiralität und des Präsidenten ‚den ganzen Strom zu klaren‘. Mit Gottes Hülfe gedenke ich den Versuch zu machen, sobald die Mörserboote fertig sind, was in 1–2 Stunden der Fall ist. Wir haben ein hartes Stück Arbeit vor uns. Ihre Batterien auf den Höhen können wir nicht erreichen. Ebenso können wir nur bei Tage angreifen, denn in der Nacht ist die Navigirung des Flusses zu gefährlich. Ich hoffe zu Gott, daß er unsere Anstrengungen fördern wird wie er bisher gethan; jedoch wünschte ich wohl, daß man etwas mehr meinem Ermessen überlassen hätte.“

Farraguts Aufgabe war eine weit schwierigere, als vor New Orleans, aber trotzdem standen ihm bedeutend weniger Kräfte zu Gebote als dort. Drei seiner schweren Korvetten hatten zu großen Tiefgang, um überhaupt so weit den Fluß hinaufkommen zu können. Von den Kanonenbooten verfügte er nur über 7, die übrigen waren entweder nicht kampffähig oder anderwärts unabkömmlich. Von den Mörserbooten kamen 16 ins Gefecht und außerdem die vier ihnen beigegebenen bewaffneten Schlepper.

Die Mörser begannen am 26. Nachmittags zu feuern, doch war etwas mit den Zündern nicht in Ordnung und Farragut verlegte deshalb den allgemeinen Angriff auf den 28. mit Tagesanbruch.

Mit dem ersten Bombenwurf begannen auch die feindlichen Batterien ihr Feuer, die Flotte rückte in zwei Linien, die Korvetten den Batterien zunächst in das Gefecht und bald wurde dies allgemein. Von 30 nordischen Fahrzeugen donnerten die verschiedensten Geschütze vom 13zölligen Mörser und der 11zölligen Kanone bis zur Büchse und dem Gewehr und ihnen antworteten von Land schwere Kanonen aus den am Wasser gelegenen Batterien, aus denen auf den Höhen, aus Feldgeschützen in den Straßen der Stadt, Scharfschützen

aus dem Hinterhalt, Musketensalven aus allen Richtungen, Gebüschen und Deckungen. Fast anderthalb Stunden lagen die Schiffe unter Feuer. Man hätte denken sollen, daß sie vollständig zerschmettert würden aber der Schaden war nicht so groß, wie man befürchten mußte. Sehr bald hüllten so dichte Wolken sie und die Ufer ein, daß die Kanoniere nichts sehen und nur nach dem Aufblitzen der Schüsse zielen konnten. Die auf den Höhen gelegenen Batterien schossen fast alle über die Schiffe fort und die am Wasser wurden durch die Breitseiten der Flotte meistens zum Schweigen gebracht. Sieben Fahrzeuge von Farraguts Geschwader passirten die Stadt, welche am linken Ufer des Stromes an einer sehr scharfen Biegung des Flusses liegt und vereinigten sich außer Schußweite mit Davis gepanzerten Kanonenbooten, welche bei Memphis die feindliche Flottille zerstört und sich nun ebenfalls den Weg abwärts bis Vicksburg erzwungen hatten. Die Korvette „Brooklyn" und zwei Kanonenboote waren jedoch umgekehrt, ihr Zurückbleiben indessen weniger durch die Nothwendigkeit, als durch ein Mißverstehen von Farraguts Angriffsbefehl veranlaßt. Hätte der dichte Pulverdampf ein Signalisiren erlaubt, so würden sie die Enge ebenfalls passirt haben. Die Mörserboote mit ihren Schleppern sollten überhaupt zurückbleiben.

Obwohl die Schiffe selbst verhältnißmäßig stark gelitten hatten, belief sich der Menschenverlust doch nur auf 17 Todte und 30 Verwundete. Der Befehl, den Mississippi auf jede Gefahr hin zu klaren, war von Farragut ausgeführt, aber wenig damit gewonnen. Vicksburg selbst blieb nach wie vor in den Händen des Feindes, der hier 30 000 Mann stehen hatte und es war durch den Angriff nicht im geringsten geschwächt, sondern wurde von Tage zu Tage nur noch mehr verstärkt.

Farragut berichtete an die Admiralität, daß er dem Befehle gemäß die Forts passirt habe und es fernerhin thun könne, so oft es von ihm verlangt würde, er aber schwerlich mehr

zu leisten vermöge, als zeitweise die Batterien zum Schweigen zu bringen, so lange der Feind mit starker Truppenmacht eine Landung hindere. Um Vicksburg zu nehmen und zu halten seien mindestens 15 000 Mann nöthig. Diese kamen aber trotz aller Vorstellungen nicht und es hatte den Anschein, als ob das Kriegsdepartement und die Generäle sie wohl hätten geben können, aber aus Eifersucht auf die Marine, welche bisher im Gegensatz zum Landheer sich mit so großem Ruhm bedeckt hatte, nicht geben wollten.

Die Folge war, daß fast ein Jahr lang die Flotte auf dem Mississippi keine größeren und entscheidenden Actionen mehr vollführen konnte, wenngleich sie in beständigem kleinen Kriege mit zahllosen fliegenden Batterien und Scharfschützen so wie durch verheerende Sumpffieber das zehnfache an Menschen von dem verlor, was sie in den heftigsten Schlachten hätte einbüßen können.

Mitte Juli hatte sie einen kurzen Kampf mit dem conföderirten Panzer „Arcansas" zu bestehen, der abermals den Beweis lieferte, wie unendlich überlegen ein solches Schiff allen Arten von Holzschiffen ist. Es war schon längere Zeit auf der nordischen Flotte bekannt, daß die Conföderirten auf dem Yazooflusse oberhalb Vicksburg einen starken Panzer bauten, von dem sie sich die Vernichtung des ganzen Mississippi-Geschwaders versprachen. Dieser Gedanke verursachte Farragut in Erinnerung an die Thaten des „Merrimac" natürlich großes Unbehagen und er beschloß deshalb drei seiner Fahrzeuge den Yazoo hinauf zur Recognoscirung zu senden. Das eine derselben, der „Carandolet", ein gepanzertes Kanonenboot von Davis Flottille, welches Farragut nach seinem Aussehen mit einer riesigen Schildkröte verglich, war mit 9 und 8zölligen sowie mit einem 100pfündigen gezogenen Geschütze bewaffnet. Das zweite war das ungepanzerte Kanonenboot „Tyler" und das dritte der Widder „Queen of the West", ebenfalls von Davis Flottille, ohne Geschütze und nur schwach gepanzert aber mit Scharfschützen besetzt. Das kleine Ge-

schwader hatte kaum die Mündung des Yazoo passirt, als ihm auch schon der mit 8 zölligen gezogenen Kanonen bewaffnete „Arcansas" mit voller Fahrt und stromabwärts entgegen kam. Die Kanonenboote kehrten sofort um und feuerten beim Rückzuge auf ihn, ohne indessen irgend welche Wirkung zu erzielen, während dagegen seine Geschosse mit schrecklichem Erfolge ihre Bordwände, auch die des „Carandolet", krachend durchschlugen, die Mannschaft decimirten und die Fahrzeuge so zurichteten, daß sie nur noch mit größter Mühe sich unter den Schutz ihrer größeren Schiffe flüchten konnten. Diese hatte zwar das Feuern gehört, aber in zu großem Vertrauen auf die bisherigen Nachrichten, war es Niemand in den Sinn gekommen, daß der „Arcansas" herauskomme, zu dessen Fertigstellung man nach den erhaltenen Nachrichten noch Wochen erforderlich glaubte. Die Schiffe hatten deshalb nicht einmal Dampf auf und ihre Lage war eine äußerst gefahrvolle. Die Scene von Hampton Road konnte sich heute in noch viel furchtbarerem Maßstabe wiederholen.

Um Vicksburg zu erreichen mußte der Panzer direkt zwischen Farraguts und Davis' Flottille passiren und man erwartete nichts anderes, als daß er sofort mit dem Niederrennen beginnen würde. Merkwürdiger und unbegreiflicher Weise that er dies jedoch nicht, sondern nahm seinen Weg gerade auf Vicksburg zu. Er ging auf wenige hundert Schritt von den Schiffen vorbei und empfing aus dieser Nähe die Lagen ihrer schweren Geschütze. Aber diese machten ebenfalls keinerlei Eindruck auf ihn, während seine Breitseiten desto größeres Unheil anrichteten, obwohl der eigentliche Kampf noch nicht zehn Minuten währte. Der Verlust auf nordischer Seite betrug 87 Mann, ungefähr die Hälfte von dem, welchen Farragut beim Forciren von Fort Jackson und St. Philipp erlitten hatte und zeigte, was für ein gewaltiger Gegner der „Arcansas" war. Nachdem man sich von dem ersten Erstaunen und Erschrecken über den so gänzlich unerwarteten Vorfall erholt, brach sich jedoch ebenso schnell die

Ueberzeugung Bahn, daß der gefährliche Feind unter allen Umständen vernichtet werden müsse und Farragut gab die betreffenden Befehle, noch am selben Abend den Versuch zu machen.

Der „Arcansas" war nach Vicksburg gegangen und lag dort an den Batterien unterhalb der Stadt am Ufer. Nach Dunkelwerden sollte ein Theil der Kanonenboote die oberen Batterien beschießen, Farragut selbst aber wollte mit der übrigen Flotte die untern angreifen und dabei den Panzer zu zerstören versuchen. Der Plan mißlang indessen; bei der Dunkelheit war der dicht unter Land liegende niedrige „Arcansas" nicht aufzufinden und wurde nicht beschädigt.

Ein zweiter Versuch wenige Tage darauf fiel nicht besser aus. Während die Mörserschuner die Batterien bombardirten, ging das gepanzerte Kanonenboot „Essex" in Begleitung des Widders „Queen of the West" von Davis Flottille stromabwärts, um die Batterie zu forciren, womöglich den „Arcansas" zu rammen und ihn dann mit seinen schweren Geschützen zu zerstören.

Das Vorhaben wurde in der geplanten Weise ausgeführt, in dem Augenblicke jedoch, als der „Essex" auf den „Arcansas" mit voller Kraft losdampfte, ließ dieser das Tau fliegen, welches seinen Bug am Ufer festhielt. Das Schiff schwang infolge dessen mit dem Kopfe stromabwärts, der „Essex" schoß an ihm vorbei und lief am Ufer auf den Grund, um etwa zehn Minuten unbeweglich zu liegen und ein bequemes Ziel für die feindlichen Geschütze zu werden. Er ließ sich dadurch jedoch nicht abhalten, sein eigenes Feuer nur auf den „Arcansas" zu concentriren, obwohl er damit trotz der Nähe nicht viel ausrichtete. Der Widder „Queen of the West" versuchte nun seinen Stoß anzubringen, wurde aber so scharf beschossen, daß die Kugeln seinen dünnen Panzer durchschlugen und er nur mit Schwierigkeit seinen Ankerplatz wiedergewinnen konnte. Nachdem der „Essex" sich vom Grunde

wieder losgearbeitet, zog er sich stromabwärts zurück, wurde aber wunderbar vom Glücke begünstigt.

Farragut berichtet darüber: „Der „Essex" ging durch einen wahren Sturm von Kugeln und Granaten, doch wurde er merkwürdiger Weise, nachdem er die oberen Batterien passirt hatte, von keiner einzigen getroffen. Von den früheren Schüssen durchschlugen drei seine Seiten (dreizöllig gepanzert) zwei Vollgeschosse und die Granate einer 50pfündigen gezogenen Kanone. Die letztere explodirte im Schiff, tödtete aber nur einen Mann und verwundete drei".

In demselben Berichte meldet er, daß der ihm beigegebene General Williams mit den Landtruppen Vicksburg verlassen müsse „weil er nicht Leute genug habe, um seine Kranken zu pflegen." Man mag daraus entnehmen, wie mörderisch auch das Klima war, mit dem Farraguts Flotte zu kämpfen hatte.

Williams zog sich nach Baton-Rouge zurück, das gesunder liegt als Vicksburg und Farragut sandte ihm drei Panzerkanonenboote zur Unterstützung. Hier wurde er am 4. August von den Conföderirten angegriffen, schlug sie mit Hülfe der Marine zwar ab, fiel aber selbst in dem Gefechte.

Es verlautete, daß der „Arcansas" und zwei feindliche Kanonenboote den Angriff unterstützen sollten und Farragut eilte auf die Nachricht sofort mit der „Hartford" der „Brooklyn" und vier Kanonenbooten zu Hülfe, kam aber erst nach der Beendigung des Kampfes an Ort und Stelle, freilich um die erfreuliche Nachricht des Sieges zu vernehmen.

Es wartete seiner jedoch noch eine größere Freude. Am 5. August, dem Tage des Gefechtes sah man schon Morgens früh den „Arcansas" den Strom herunterkommen, aber unerklärlicher Weise etwa 4—5000 Schritt vor Baton-Rouge liegen bleiben. Nachmittags gesellten sich noch zwei andere Dampfer zu ihm, die ihn am Morgen des 6. verließen und nach Vicksburg zurückkehrten. Da man vermuthete, daß ihm irgend etwas passirt sei, entsandte Farragut sofort

den „Essex“ um ihn anzugreifen. Dieser kam bald in Schußweite und begann das Gefecht. Es war jedoch nur von kurzer Dauer, der Panzer wurde an das Ufer gerannt und seine Besatzung rettete sich an Land. Bald darauf stand er in Flammen, trieb in den Fluß hinaus und flog in die Luft. Der „Essex“ war der Ansicht, er habe ihn in Brand geschossen, die Conföderirten behaupteten, die Maschine sei beschädigt und er deshalb von ihnen selbst verbrannt. Wie dem auch sei, wurde seine Vernichtung in der ganzen Flotte und von Farragut selbst mit der größten Genugthuung empfunden. „Es ist einer der glücklichsten Augenblicke meines Lebens,“ schrieb er an die Admiralität, „daß ich in der Lage bin, die Zerstörung des Panzers „Arcansas“ melden zu können. Mir selbst war er zwar nicht so furchtbar, aber der Schrecken der Flotte.“

Die Conföderirten hatten mit ihrer Marine entschiedenes Unglück. Sie waren den Nordstaaten an schweren Panzern in Zeit bedeutend voraus, aber verloren sie, ehe sie mit Ausnahme des „Merrimac“ größeres Unglück anrichten konnten, sämmtlich. Durch Farraguts Flotte wurden in drei Monaten drei fertige die „Louisiana“ der „Manassas“ und der „Arcansas“ sowie drei andere im Bau befindliche und der fast vollendete „Mississippi“ zerstört und ebenso erging es mit der Zeit allen übrigen. Grade auf sie hatte der Süden seine größten Hoffnungen gesetzt, aber sie zerbröckelten vor der Energie und Kühnheit der nordischen Seeleute. Auf dem Meere sind die südlichen Nationen den nördlichen nicht gewachsen; wo einigermaßen Gleichgewicht der materiellen Kräfte herrscht, dort bleibt der Norden Sieger.

Farragut konnte sich mit dem Aufenthalte auf den gepanzerten Fahrzeugen nicht befreunden, er zog es vor, während der Dauer des ganzen Krieges auf seiner „Hartford“ eingeschifft zu bleiben und scheute sich nicht, mit ihr die stärksten südlichen Panzer anzugreifen. Er äußerte: „Ihr könnt mir ein Schiff von Papier geben; wenn ich nur die richtigen

Leute darauf habe, so stört mich das weiter nicht." Das zeugte von einem erhabenen Muthe und hatte zu jener Zeit eine gewisse Berechtigung, wo der Bau von Panzerschiffen sich noch in den ersten Anfängen befand, aber schon ein Jahr später bekehrte er sich zu einer andern Ansicht. Gegen ein Schiff wie der jetzige englische „Inflexible" würden die gesammten Holzflotten der Welt, die kühnsten Führer und tapfersten Besatzungen nichts ausrichten können, sondern nur der Vernichtung anheimfallen.

Farraguts gewöhnlicher Platz in der Schlacht war nicht das Verdeck, sondern im Besanswant 15—20 Fuß über Deck, um eine bessere Uebersicht zu haben, die weiter unten durch den dichten Pulverdampf beeinträchtigt wurde. Bei dem letzten Angriffe auf Vicksburg hatte er sich auch dort aufgestellt, als der Führer eines Geschützes ihn bat, einen Augenblick herunterzukommen, um auf eine Batterie schräg nach hinten zielen zu können. Er fürchtete, daß die gewaltige Lufterschütterung des gerade unter Farragut hinstreichenden Schusses ihm gefährlich werden könne. Der Geschwaderchef kam dem Wunsche nach; kaum hatte er jedoch das Deck erreicht, als ein feindliches Geschoß die Stelle traf, wo er gestanden, so daß er nur diesem glücklichen Zufalle sein Leben verdankte.

Anfang August wurde Farragut zum Contreadmiral befördert und ihm sowohl wie den Offizieren und Mannschaften seiner Flotte der Dank des Congresses für die Eroberung der Forts Jackson und St. Philipp ausgesprochen. Seine Ernennung erhielt für ihn noch dadurch um so größeren Werth, als sie nicht nach den sonst stets beobachteten Regeln des Dienstalters erfolgte, sondern außer der Tour und somit ausdrücklich eine Belohnung für seine großen Verdienste war.

Der Aufenthalt seiner Schiffe im Mississippi wurde indessen von Tage zu Tage schwieriger. Das Wasser fiel bedeutend in der trocknen Jahreszeit, so daß die feindlichen Batterien mit Senkschüssen auf die Fahrzeuge feuerten, ohne daß deren Geschosse sie erreichen konnten; Vicksburg erschien

stärker als je und an Truppen war jetzt um so weniger zu denken, als die nordische Potomacarmee unter unfähigen Generalen eine Schlappe nach der andern erlitt. Dazu trat der schlimme Gesundheitszustand und das rein menschlich betrachtet allerdings zu entschuldigende Verlangen vieler Offiziere von einer Station fortzukommen, welche an ihren moralischen und physischen Muth, ihre Ausdauer, Wachsamkeit und überhaupt an ihre gesammten geistigen und körperlichen Kräfte die höchsten Anforderungen stellte, ohne ihnen dafür Ruhm oder Belohnung in Aussicht zu stellen. Sie waren bei ihren steten Patrouillen auf dem Strome und seinen zahllosen Zuflüssen ununterbrochen in Gefahr und die Schiffe litten von Tage zu Tage mehr.

Farragut verließ deshalb mit dem größeren Theile der Flotte den Mississippi, um sowohl seine zerschossenen Schiffe zu repariren, als auch seinen Mannschaften die Erholung zu gönnen, deren sie so dringend bedürftig waren. Da General Butler mit kräftiger Hand New Orleans hielt und in Farraguts Augen als ein fähiger Militär galt, konnte er wegen des unteren Mississippi in Ruhe sein und begab sich mit Einwilligung der Admiralität nach Pensacola nahe der Bai von Mobile. Es ist interessant, den vertrauten Briefwechsel mit seiner Familie in dieser Zeit zu verfolgen, da er einen Einblick in des Admirals Charakter und dessen Ansichten über mancherlei Dinge gewährt.

Es wurde viel über eine bevorstehende französische oder englische Intervention gesprochen. Er schrieb in Bezug darauf: „Was eine Intervention angeht, so glaube ich nicht daran und wenn sie eintreten sollte, so wird man finden, daß die Vereinigten Staaten nicht eine Nuß sind, die man so leicht knackt, wie man gemeinhin zu denken scheint. Wir haben keine Furcht vor „Widdern" oder „Ziegenböcken" und wenn das bei unsern Zeitungsschreibern auch der Fall wäre, würde es besser um unser Land stehen. Jetzt hetzen sie Jedermann damit zu Tode."

Die Luftveränderung übte auf den Gesundheitszustand der Flotte den wohlthätigsten Einfluß und schon Anfang September sagt er: „Mein und der Gesundheitszustand Aller an Bord läßt nichts zu wünschen übrig. Die Temperatur ist prachtvoll und in meine Besatzung kehrt der alte Geist zurück. Ich erhielt mit letzter Post Schreiben von der Admiralität, die jedoch ganz anders lauten, wie die früheren. Man spricht jetzt von meiner „Weisheit" und von meinem „Urtheil" 2c., aber als der „Arcansas" bei Vicksburg lag, sollte ich ihn, ‚auf jede Gefahr hin‘ zerstören. Ich würde mein Admirals-Patent dafür gegeben haben, mit dem „Arcansas" zusammengekommen zu sein. Es war mein größter Wunsch, daß ein hölzernes Schiff es thun sollte. Die Panzer sind feige Geschöpfe und ich hoffe nicht, daß sie in der Welt Erfolg haben." In dieser Hoffnung, die ritterliche Denkweise ihm eingab, welche dem Feinde Aug in Aug gegenüber stehen möchte, ist er freilich getäuscht worden und mußte es etwas später selbst erkennen.

Nach den wiederholten Niederlagen der Potomacarmee schrieb er: „Ich reparire meine Schiffe so schnell ich vermag Wenn aber unsere Generale ihre Sache weiter so schlecht führen, wie in letzter Zeit, dann sehe ich kein Ende dieses Krieges ab, es sei denn, daß wir uns gegenseitig vernichten. England und in der That ganz Europa haben schon lange auf den Tag gewartet, an dem der Ruhmesstern der Vereinigten Staaten erbleicht. Ich gebe jedoch die Hoffnung nicht auf, daß eines Tages ein Mann ersteht, welcher fähig ist, unsere Armeen zum Siege zu führen."

Seine Uneigennützigkeit zeigt der nachstehende Brief: „Was Prisengeld betrifft, so rechne ich nie darauf. Kommt etwas — nun gut; aber ich bin keineswegs so darauf erpicht Geld zu machen, wie ich von Herzen wünsche, diesen schrecklichen Krieg beendet zu sehen. Du kannst nicht glauben, welche Mühe ich habe, einen Theil der Offiziere davon zurückzuhalten, nach dem Norden zu gehen, ‚nur für eine Woche‘

wie sie sagen; sie hoffen, daß sie abgelöst werden, wenn sie erst einmal dort sind. Ich lasse jedoch Niemand gehen, es sei denn auf Grund eines ärztlichen Attestes. Sie beklagen sich zwar, aber ich erwidere, daß ihnen das nichts nutzt. Wir müssen alle unsere Schuldigkeit thun, und wenn unser Werk vollbracht ist, dann können wir alle heimgehen."

Ende September setzte die schlechte Jahreszeit ein und sie wurde schwer empfunden.

„Es stürmt jetzt," äußerte Farragut darüber. „Es sind die richtigen Aequinoctialstürme und es kommen die Zeiten harter Prüfung für den Befehlshaber eines Geschwaders. Ich konnte letzte Nacht nicht schlafen, weil ich an unsere Blockadeschiffe dachte. Es ist eine harte Sache, Monat auf Monat vor einem Hafen zu liegen und ich bin deshalb auch so nachsichtig wie möglich. Ich habe sechs Schiffe vor Mobile, so daß stets eins hier herkommen kann, um Kohlen zu nehmen. Jeden Augenblick macht eins oder das andere Havarie und kommt dann zur Reparatur, ich muß jedoch für gewöhnlich hier bleiben (Pensacola) um die Sachen in Ordnung zu bringen."

Farragut benutzte die Gelegenheit, um die Küste von Texas scharf unter Obacht zu nehmen, mit der die Engländer einen schwunghaften Handelsverkehr unterhielten, indem sie mit ihren Blockadebrechern große Massen Kriegsmaterialien ein- und Baumwolle dafür ausführten. Corpus Christi, Sabine-Paß und Galveston waren die hauptsächlichsten Handelsplätze dieser Art und indem der Admiral alle drei durch seine Kanonenboote nehmen ließ, versetzte er dem Süden einen empfindlichen Schlag, da er dadurch dessen Hülfsquellen für Fortsetzung des Krieges immer mehr einengte.

Das Jahr 1863 begann jedoch mit verschiedenen schweren Unfällen auch für die Marine. Vier im Hafen von Galveston liegende Kanonenboote wurden durch südstaatliche Flußdampfer, die man durch Baumwollballen möglichst kugelfest zu machen gesucht und mit Truppen besetzt hatte, in der Nacht angegriffen, geentert und eins derselben „Harriet Lane" ge-

nommen. Sowohl der Kapitän wie der erste Offizier waren gefallen, sonst der Verlust aber nur ein geringer, fünf bis bis sechs Todte und wenig mehr Verwundete. Trotzdem ergaben sich die übrigen Offiziere ohne weiteren Widerstand mit 120 Mann, eine Feigheit, wie sie bis dahin die Marine noch nicht entehrt hatte und die von Farragut schmerzlich empfunden wurde. Ein zweites Kanonenboot mußte, um nicht dem Feinde in die Hände zu fallen, in die Luft gesprengt werden. Dies geschah jedoch zu früh und sowohl der Kommandant der Flottille wie noch mehrere andere Offiziere fanden dabei ihren Tod.

Die beiden andern Kanonenboote entkamen, aber eine weitere Folge dieser Niederlage war die Rückeroberung von Galveston, wie der übrigen Texanischen Häfen durch die Conföderirten. Die letzteren machten überhaupt außerordentliche Anstrengungen, um das Verlorene wieder zu gewinnen. Sie befestigten die Ufer des Mississippi von Vicksburg bis New Orleans so stark, daß ein abermaliges Eindringen der Flotte bedeutend gefährlicher als früher wurde, und mit Besorgniß blickte Farragut auf diese Entwickelung der Dinge, die auch für den Besitz von New Orleans bedenklich wurden, weil es an Truppen fehlte, um die Feinde zu hindern. Dazu kam, daß die berüchtigte „Alabama", jener von England den Südstaaten gelieferte Kaper dem Handel des Nordens unermeßlichen Schaden zufügte und im Februar plötzlich vor Mobile erschien. Er hatte sich hinter englischer Flagge versteckt; man hielt ihn für einen Blockadebrecher und sandte einen zum Kriegsschiffe umgewandelten früheren Handelsdampfer, den „Hatteras", um ihn zu jagen. Er wußte denselben mehrere Meilen in See zu locken bis es dunkelte, überfiel ihn dann und brachte ihn trotz heldenmüthigster Gegenwehr mit seinen schweren Geschützen in einer halben Stunde zum Sinken.

In demselben Monat ging noch ein anderes Schiff von Farraguts Flotte verloren, indem es gegen einen treibenden Baumstamm lief und sank.

Diese sich schnell folgenden Unfälle trugen ebenso viel bei, den Muth der Conföderirten zu beleben und sie zu neuen Anstrengungen anzuspornen, wie sie niederdrückend auf den Norden wirkten, dessen Bevölkerung wie gewöhnlich bei solchen Anlässen murrte und höchst ungerechter Weise schon längere Zeit die „Unthätigkeit" der Flotte kritisirte. Auch Farragut kamen diese abfälligen Urtheile zu Ohren Wie er darüber dachte geht aus einem seiner Briefe hervor: „Ohne Zweifel will man mich entfernen; nicht weil man mir wirklich etwas anhaben kann, sondern weil man Platz für irgend einen Günstling gebraucht, der seine Sporen verdienen möchte. Das stört mich jedoch nicht. Ich werde fortfahren, meine Schuldigkeit zu thun und meinen Instruktionen zu gehorchen. Glaube aber nicht etwa, daß ehrgeizige Gründe mich hier fesseln. Ich kenne zu gut die Geschichte aller Revolutionen, um nicht zu wissen, daß ich jetzt zwar alles verlieren, aber nichts gewinnen kann. Mein Vaterland hat mich für meine Dienste belohnt und es steht mir nicht an zu sagen, ich will oder will nicht mein Commando behalten, sondern ich habe, wie dies stets von mir geschehen, meine Pflicht zu thun und dort zu bleiben oder hinzugehen, wohin man mich sendet."

Um diese Zeit erhielt er den Besuch seines 15 jährigen Sohnes Loyall. Die Verhältnisse gestalteten sich jedoch so, daß er ihn ohne Gefahr vorläufig nicht wieder zurückschicken konnte und ihn an Bord behalten mußte. Wie mag das arme Mutterherz gekämpft haben, außer dem Gatten jetzt auch noch das einzige Kind auf dem blutigen Kriegsschauplatze zu wissen.

Endlich raffte sich das Kriegsministerium auf, um auf Farragut so oft wiederholtes Verlangen Truppen an den Mississippi zu senden, weil man in Washington einzusehen begann, daß ohne genügende Heeresmacht das ganze untere Stromufer in die Hände der Conföderirten zurückfallen müsse. Das Wasser im Flusse fing jetzt auch an zu steigen und

Farragut konnte mit den Korvetten hinein, um die Truppen in ihrem Vorgehen zu unterstützen.

Doch er wartete Wochen und Wochen auf letzteres und so sehr er auch General Banks drängte, fand dieser immer Gründe seinen Vormarsch zu verschieben, bis Farragut endlich die Geduld riß. Der Widder „Queen of the West" und ein anderes Kanonenboot von der oberen Mississippiflotte, welche stromabwärts bei Vicksburg passiren wollten, waren bei diesem Versuche zerschossen und genommen und der Admiral wollte unbedingt nicht länger still liegen, um seine Flotte stückweise zu Grunde gehen zu sehen, während andrerseits die Conföderirten sich täglich verstärkten. Er beschloß daher, allein mit den Schiffen stromaufwärts zu gehen und die feindliche bei Vicksburg zusamengedrängte Armee wenigstens dadurch in eine mißliche Lage zu bringen, daß er ihr alle Zufuhr aus Texas abschnitt, auf die sie jetzt hauptsächlich angewiesen war.

Auf diese peremptorische Erklärung hin entschied sich Banks nun auch zum Vorrücken und zwar zunächst auf Baton-Rouge, während Farragut sich Port Hudson oberhalb des letzteren zum Ziel nahm, um von dort aus sowohl einen Angriff auf Vicksburg unterstützen als auch Banks bei Baton Rouge zu Hülfe kommen zu können, falls er dort geschlagen werden sollte. Das war wieder eine schwierige Aufgabe, denn es mußten abermals starke Batterien passirt werden. Wie bereits bemerkt, hatten die Conföderirten die ihnen gelassene Zeit für sich auf das Beste ausgenutzt und am linken Stromufer an jedem geeigneten Orte neue und starke Befestigungen aufgeführt. Port Hudson war einer ihrer stärksten Punkte geworden und auch noch durch natürliche Hindernisse vertheidigt. Der Mississippi macht hier eine fast ebenso scharfe Biegung wie bei Vicksburg, die Strömung ist sehr heftig und voller Wirbel, so daß die Schiffe sich sehr schwer darin steuern lassen und das tiefe Fahrwasser führt

nahe unter dem linken etwa 50 Fuß hohen Stromufer hin, während das Wasser nach dem rechten Ufer hin flach wird.

Eine Recognoscirung ergab, daß die verschiedenen Batterien so angelegt waren um die passirenden Schiffe gleichzeitig quer, von hinten und vorn unter Kreuzfeuer nehmen zu können.

Baton-Rouge war von General Banks erobert. Es ist von Port Hudson nur etwa 4 Meilen entfernt und er stand jetzt dort mit 12000 Mann. Es wurde zwischen Farragut und ihm verabredet, am 14. März 1863 gegen Port Hudson vorzugehen und während der Admiral die Batterien vom Strome aus forcirte, wollte Banks sie zu Lande im Rücken angreifen und dadurch eine Diversion schafften.

Am genannten Tage befand sich Farragut mit seinem Geschwader nahe unterhalb Port Hudson, während die Truppen fertig zum Angriff standen, der für die folgende Nacht festgesetzt war. Das Geschwader bestand aus den vier Korvetten „Hartford" „Richmond" „Monongahela" und „Mississippi", letzterer ein Raddampfer, und aus 4 Kanonenbooten. Des Admirals Befehle für das Unternehmen waren ebenso überlegt und umsichtig wie bei Fort Jackson und alle seither gemachten Erfahrungen berücksichtigt. Die drei ersten Schiffe hatten jedes an ihrer linken Seite ein Kanonenboot befestigt, um im Falle ihrer Maschine etwas passirte, nicht ohne bewegende Kraft zu sein. Der „Mississippi" konnte wegen seiner Radkasten kein Kanonenboot zur Seite festmachen und mußte allein gehen. Die Schiffe waren so gestaut, daß sie vorn tiefer lagen als hinten, um für den Fall des auf den Grundkommens nicht von der Strömung mit dem Kopfe herumgeschwungen zu werden. Die Mörserschuner, begleitet vom Panzerkanonenboot „Essex" und einem hölzernen, lagen etwa 3000 Schritt unterhalb der Batterien und hatten Befehl vom Augenblicke des ersten Schusses an ein Schnellfeuer zu unterhalten, bis die Schiffe passirt seien.

Mit Dunkelwerden wurde vorsichtig eine rothe Laterne

über das Heck der „Hartford" gezeigt. Es war das verabredete Signal für den Aufbruch zu dem nächtlichen Werk, das gefährlicher und blutiger zu werden drohte als bei Fort Jackson. Nicht weniger als sieben Batterien mußten auf wenige hundert Schritt Entfernung passirt werden, die reißende Strömung ließ die Schiffe nicht schneller fahren als ein Mensch geht, und bei der engen Rinne konnte man bei der kleinsten Abweichung vom Kurse darauf gefaßt sein auf den Grund zu kommen. Farragut war sich der großen auf ihm ruhenden Verantwortung bewußt, da er keinen speciellen Befehl für das Unternehmen hatte, sondern es nur auf Grund einer allgemeinen Ordre ausführte, so viel wie möglich den Mississippi zu überwachen und den Rothenfluß zu blockiren, aber gleichzeitig scheute er sich nicht, jene voll in der Ueberzeugung zu übernehmen, daß er seinem Lande einen großen Dienst leiste.

Die Antwortsignale der Schiffe kündeten dem Admiral daß die Anker gelichtet seien und die „Hartford" setzte sich gefolgt von den übrigen in Bewegung. Die Nacht war dunkel und kein Windhauch rippelte das Wasser. An Bord der Schiffe herrschte Schweigen und die Stille wurde nur durch das Pulsiren der Maschine und den dumpfen Stoß der Schraube unterbrochen. Offiziere und Mannschaften stehen lautlos und ernst auf ihren Posten, die Kanoniere mit der Schloßleine in der Hand des Augenblicks gewärtig, wo die Todesarbeit beginnt. Nur der erste Offizier wandert überall im Schiff umher, ob alle nöthigen Vorbereitungen getroffen sind und ertheilt hier und dort einen leisen Befehl, wo er eine Aenderung nöthig findet.

Der Admiral mit seinem Stabe befindet sich auf dem Halbdeck; er selbst schreitet dann und wann in jener ihm eigenthümlichen schnellen und lebhaften Weise auf und ab. Bald wirft er einen Blick auf die ihm folgenden Schiffe, bald schaut er prüfend voraus in der Richtung der feindlichen

Befestigungen, in der Erwartung den ersten Schuß in ihnen aufblitzen zu sehen.

Sein Sohn weilt in seiner Nähe. Er hat nicht viel Zeit mit ihm zu sprechen, nur dann und wann richtet er einige Worte an ihn und zeigt ihm, wie er im Nothfalle ein Tourniquet anzulegen habe.

Da zischt von Land ein Feuerstrahl in die Höhe, ihm folgt weiterhin ein zweiter und dritter. Es sind Raketensignale des Feindes; er hat das Geschwader entdeckt und die Geschütze der ersten Batterie entladen sich auf die „Hartford“. Gleichzeitig flammen am Ufer mächtige Holzstöße auf, um die Flotte zu beleuchten und den Landbatterien sichreres Ziel zu geben, doch diese Maßregel ist zweischneidig. Sie zeigt auch den Schiffen den richtigen Weg für ihre Geschosse, in glühendem Bogen beschreiben die Bomben der Mörserboote ihre Bahn im Nachtdunkel und fallen zerschmetternd in die feindlichen Werke. Anfänglich ist die „Hartford“ nur in der Lage mit ihrem Buggeschütz zu antworten, dann aber kommt allmälig ihre Breitseite zur Geltung und schleudert Tausende von Kartätschen gegen die Wasserbatterien. Die Feinde fliehen bestürzt von ihren Kanonen, um diesem Todeshagel zu entgehen, desto heftiger feuern die höher hinauf gelegenen Batterien, welche für die Schiffe unerreichbar sind. Bald sprühen sämmtliche Geschütze der oberen Batterien Flammen und Eisen, doch der dichte Pulverdampf hüllt wie ein Zaubermantel die „Hartford“ ein und sie wird nur von wenigen Geschossen getroffen.

Da ertönt auf einmal die Stimme des Lootsen: „Um Gotteswillen Batterie halt! ich kann nichts sehen!“ Augenblicklich giebt der Admiral Befehl zum Einstellen des Feuers, aber schon ist es zu spät. Der Lootse steht oben im Top des Besanmastes, um das Schiff zu dirigiren und giebt von dort durch ein Kautschuckrohr den Leuten am Steuerruder seine Befehle. Er ist ein muthiger und kaltblütiger Mann, hat den Admiral auch bei Fort Jackson vorbeigeführt und

kennt den Strom genau. Obwohl ihn dort oben Hunderte von Geschosse umsausen, hat er die gefahrvolle Stelle gewählt, um über den Pulverdampf fortsehen zu können. Doch heute herrscht völlige Windstille, die Schiffe rücken gegen den heftigen Strom nur langsam vorwärts und der Rauch steigt deshalb gerade in die Höhe, so daß er den spärlichen Ausblick gänzlich verhüllt. Man befindet sich gerade an einer scharfen Biegung des Flusses, ein Strudel faßt das Vorderschiff, wirft es herum und die „Hartford“ treibt jetzt quer in der Strömung gerade auf die Batterien zu. Es ist ein Augenblick der höchsten Sorge und Gefahr, wenige Minuten müssen das Schicksal des Schiffes entscheiden, aber die Ruhe und Kaltlütigbkeit des Admirals und der Offiziere retten es, indem sie sofort das einzige Mittel wählen, welches sie aus dieser furchtbaren Lage befreien kann. Sie lassen das Schiff treiben bis es mit seinem Vordertheil an die Bank stößt, welche das Ufer besäumt, während das Kanonenboot an Backbordseite ganz nach hinten festgemacht wird. In dem Augenblicke wo jenes den Grund berührt, ist es dem Lande so nah, daß einer der feindlichen Offiziere erzählte, man habe mit einer Pistole den Admiral niederschießen können, doch gleichzeitig erhält das Kanonenboot Befehl mit voller Kraft rückwärts zu gehen und die Maschine schlägt ebenso vorwärts. Das Hintertheil wird dadurch gegen Land gedreht, während der Kopf sich wieder nach dem Strome zuwendet. Die „Hartford“ ist flott, die Gefahr abgewendet und das stolze Schiff dampft wieder ruhig seinen Weg weiter, um diesmal ungehindert der Flußbiegung zu folgen und damit in kurzer Zeit aus dem Bereich der feindlichen Geschütze zu kommen, denen es 1 Stunde und 10 Minuten ausgesetzt gewesen war. Wiederum hatte Farragut selbst dargethan, was er der Admiralität geschrieben, daß er mit hölzernen Schiffen die Batterien passiren könne und ein wunderbares Glück hatte ihn begleitet. Zwar war sein Schiff 10—12 Mal getroffen,

aber sein Menschenverlust betrug nur 1 Todten und 5 Verwundete.

Als er in Sicherheit war, ging er vor Anker in der Erwartung, daß auch seine übrigen Schiffe bald folgen würden und preßte in väterlichem Glück den Sohn an sein Herz, der eines solchen Vaters würdig, unerschrocken in dem Schlachtgetümmel ihm zur Seite geblieben war. Einige Stunden vor Beginn des Kampfes hatte der Geschwaderarzt den Admiral gebeten, daß er den Knaben ihm im Schlachtverband zu Hülfe gebe, weil er dort viel nützen könne und sich außerdem in dem gesichertsten Theile des Schiffes befinde, doch Farragut antwortete ihm: „Nein Doktor. Es ist wahr, unser einziges Kind befindet sich durch Zufall an Bord und ist nicht im Dienst, aber da er einmal hier ist, mag er als mein Adjutant auf Deck bleiben und Befehle überbringen. Im Uebrigen wollen wir auf die Vorsehung und auf das Kriegsglück vertrauen.“ Sein Vertrauen wurde gerechtfertigt. In dem Augenblick, als die „Hartford“ der Landbatterie auf Pistolenschußweite nahe war, ließ jener feindliche Offizier eines der Geschütze mit Kartätschen geladen auf das Halbdeck der Korvette richten, doch griff eine höhere Hand ein. Der Schuß versagte und ehe das verstopfte Zündloch geklart werden konnte, war das Schiff wieder aus Kartätschenbereich.

Vergebens aber schaute Farragut nach seinen Schiffen aus, sie kamen nicht. Die Bomben beschrieben ihre feurigen Kreise, der Donner der Kanonen rollte grollend weiter, dann und wann zeichneten sich die dunklen Umrisse der Masten an dem flammenden Horizonte ab, aber sonst war nichts zu sehen. „Mein Gott, was kann sie zurückhalten?“ fragt er mit gepreßter Stimme aber Niemand vermag Antwort darauf zu geben, so sehr sich Jeder auch bemüht die Finsterniß mit den Augen zu durchbohren. Da schießt plötzlich ein heller Feuerschein zum Himmel empor und wird schnell intensiver. „Ein Schiff in Brand“ melden die Posten aus den Toppen. „Es ist die „Mississippi!““ ertönt es bald darauf und die

Worte legen sich schwer auf das Herz des Admirals. Soll er den Strom hinuntergehen, nochmals das Unheil speiende Höllenthor passiren, in dem er soeben nur auf wunderbare Weise selbst vor dem Verderben bewahrt worden ist. Die Pflicht gegen das Vaterland sagt nein; er muß das so schwer Gewonnene festhalten und darf es nicht abermals auf das Spiel setzen. Die brennende „Mississippi" treibt stromabwärts. Stundenlang sieht man die Flammen zum Himmel lohen, dann erschüttert ein gewaltiger Schlag die Atmosphäre — sie ist in die Luft geflogen. Das feindliche Feuer ist inzwischen schwächer geworden und schließlich ganz verstummt. Die „Richmond" und „Monongahela" sind nicht gekommen. auch keins der Kanonenboote, doch weil auch die Mörserboote aufhören zu schießen, hofft der Admiral, daß sie nicht gleichfalls verloren sind, sondern nur zurückgemußt haben. Der Rest der Nacht vergeht in banger Unruhe und auch der anbrechende Tag zeigt keine Spur von den Verschwundenen. Wären sie auf den Grund gerathen und genommen oder gesunken, so mußte man sie oder wenigstens ihre Masten sehen, da der Fluß nur seicht ist, aber es ist nichts zu entdecken und Farragut fällt ein Stein vom Herzen — sie haben nur den Paß nicht forciren können.

Erst einige Tage später erhielt er sichere Nachricht über ihr Geschick. Die ihm zunächst folgende „Richmond" hatte sich ohne zu große Verluste bereits bis zur letzten Batterie hingekämpft, da durchschlug eine Kugel die Bordwand und zerschmetterte das Sicherheitsventil der Maschine. Der Dampf aus den Kesseln strömte ins Schiff und obwohl er glücklicherWeise Niemand verbrühte, fiel der Dampfdruck so stark, daß es unmöglich war selbst mit Hülfe des beigegebenen Kanonenbootes gegen den Strom anzugehen. In dieser kampfunfähigen Lage litt das Schiff durch das feindliche Kreuzfeuer sehr stark, die Mannschaft wurde decimirt, der erste Offizier fiel und in demselben Augenblicke explodirte unmittelbar hinter dem Heck ein Torpedo. Er warf eine gewaltige Wassersäule

empor, welche durch die Heckfenster schlug, aber glücklicher Weise wurde durch die unheimliche Waffe, die hier auf dem Mississippi zum ersten Male von den Conföderirten angewendet wurde, um den nordischen Schiffen später noch oft verhängnißvoll zu werden, kein weiterer Schaden angerichtet.

Indessen drohte unter solchen Umständen ein längeres Verbleiben in dieser Lage nur zur völligen Vernichtung der „Richmond" zu führen, ohne daß sie selbst im Stande war Wesentliches zu leisten und der Kapitän entschloß sich deshalb schweren Herzens zum Rückzuge.

Die „Manongahela" war ebenfalls schon bis zur letzten Batterie gekommen, als sie auf Grund gerieth, und arg vom Feinde mitgenommen wurde, wobei ihr Kapitän schwer verwundet fiel. Zwar gelang es ihrem Kanonenboote, sie wieder abzubringen, sie dampfte jetzt allein abermals stromaufwärts und fast hatte sie den gefährlichsten Punkt passirt, da meldete der Maschinist, daß ein Wellenlager warm gelaufen sei und die Maschine sofort angehalten werden müsse. Es war ein schwerer Schlag für den Kommandanten, aber er konnte ihn nur schweigend über sich ergehen lassen und das steuerlose Schiff trieb quersees stromabwärts, kaum 40 bis 50 Schritt an den Batterien vorbei, wenngleich ihm gerade diese Nähe zum Glück gereichte. Die Conföderirten schätzten in der Dunkelheit die Entfernung weiter und ihre meisten Schüsse gingen deshalb zu hoch, so daß nur 26 Mann außer Gefecht gesetzt wurden.

Auch die „Mississippi" war verhältnißmäßig glücklich bis zu der letzten Batterie und jener scharfen Flußbiegung gelangt, welche für ihre beiden Vordermänner so verhängnißvoll wurde, als sie mit solcher Fahrt auf den Grund rannte, daß keinerlei Anstrengungen sie wieder abzubringen vermochten. Sie wurde nun eine halbe Stunde lang die Zielscheibe für das Kreuzfeuer von drei Batterien und so zusammengeschossen, daß dem Kapitän nichts übrig blieb, als das Schiff durch Feuer zu zerstören, um es nicht in Feindes Hände fallen zu

lassen. Der Menschenverlust war groß, er betrug allein 14 Todte. Die übrige Besatzung rettete sich in Boote und wurde von den übrigen Schiffen aufgenommen.

Der Gesammtverlust der nordischen Schiffe belief sich auf 113 Mann. General Banks hatte gleichzeitig einen Angriff vom Lande auf Port Hudson gemacht, fand aber die Besatzung zu stark (12000 Mann) und wurde abgeschlagen.

Der Zweck der Unternehmung war nur theilweise erreicht. Statt acht Schiffen war nur zweien die Passage gelungen und ihnen lag die kaum zu bewältigende Aufgabe ob, die Flußstrecke zwischen Vicksburg und Hudson zu überwachen, gegen beständige unvermuthete Angriffe gerüstet zu sein und den Verkehr zwischen beiden Ufern zu hemmen. Dazu war Farragut nach oben und unten von den Seinen abgeschnitten, bis auf weiteres ohne Aussicht seine Kohlen zu ergänzen und zur Ausbesserung etwaiger Schäden nur auf sich selbst an- angewiesen. Es war eine höchst kritische Lage, jedoch schreckte der Admiral keinen Augenblick davor zurück, blockirte die Mündung des rothen Flusses, aus welcher die Feinde ihre hauptsächlichste Zufuhr bezogen und versetzte ihnen dadurch einen um so empfindlicheren Schlag, als jetzt auch General Grant mit seiner Armee heranzog, um Vicksburg von der Landseite einzuschließen. Bereits am 19. März hatte er das Louisiana-Ufer des Mississippi erreicht, Farragut konnte sich mit ihm in Verbindung setzen und wurde durch Versorgung mit Kohlen aus den Vorräthen der Armee von seiner größten Sorge befreit, aus Mangel an Feuerungsmaterial zur Unthätigkeit verurtheilt zu werden.

Es ist weiter oben bemerkt worden, daß bei dem Kampfe vor Port Hudson zum ersten Male von den Conföderirten eine neue Waffe eingeführt wurde, welche, was Furchtbarkeit der Wirkung anbetrifft, alle bisher bekannten weit hinter sich läßt Es ist dies der Torpedo, der berufen war, fortan sowohl im Secessionskriege eine hervorragende Rolle zu spielen, indem durch ihn nahe an 40 Unionskriegsschiffe zerstört oder

schwer beschädigt wurden, als auch wiederum eine Umwälzung in der ganzen Seekriegführung zu veranlassen, nachdem diese bereits in kaum zwei Jahrzehnten durch Einführung der Schraube sowie durch die Erfindung der Panzerschiffe und gezogenen Geschütze zweimal gänzlich geändert war. Es dürfte deshalb hier wohl am Orte sein, diese unterseeische Waffe wenigstens in ihren Hauptzügen näher in Betracht zu nehmen.

Es ist ein eigenthümliches Zusammentreffen, daß die hauptsächlichsten Factoren, welche auf das Seewesen unseres Jahrhunderts einen bestimmenden Einfluß übten, von den Vereinigten Staaten ausgingen und zwar von zwei Männern. Ericson erfand die Schiffsschraube und den Monitor, Fulton das Dampfschiff und den Torpedo oder nach dem gegenwärtigen Sprachgebrauch die Seemine d. h. einen unter Wasser festliegenden Sprengkörper, während man mit Torpedo solche bezeichnet, die entweder in sich selbst eine bewegende Kraft besitzen oder auf die man von außen her eine solche überträgt. Versuche, Schiffe auf solche Weise zu vernichten reichen bis in das 16. Jahrhundert hinein, hatten aber nur selten Erfolg, da man bei dem Stande der damaligen Technik die betreffenden Maschinen nur auf der Oberfläche der Flüsse gegen den Feind treiben lassen konnte. Fulton gelang es 1801 zuerst, eine von ihm construirte Seemine mit Hülfe eines Taucherbootes auf der Rhede von Brest unter dem Boden eines Schiffes zu befestigen und letzteres in die Luft zu sprengen. Er hatte jedoch weniger Glück mit dieser Erfindung, als mit seinem Dampfschiffe. In Frankreich erklärten die höheren Seeoffiziere eine solche Kriegsführung für unritterlich und die Seeminen als eine Waffe für Piraten, obwohl man sich nicht gescheut hatte, seit den letzten zehn Jahren allerlei Sprenggeschosse auf der französischen Flotte einzuführen. In England wies man Fulton ab, weil der erste Lord der Admiralität Graf St. Vincent der Ansicht war, daß dadurch Englands Herrschaft zur See gefährdet werde und in seinem

Vaterlande äußerte sich die zur Prüfung der Sache eingesetzte Commission von höheren Seeoffizieren in ähnlicher Weise wie in Frankreich. Damit ruhte vorläufig die Einführung der Erfindung in die Praxis, wenngleich man die Idee nicht fallen ließ und die Seeminen bedeutend verbesserte. Wiederum war es ein Nordamerikaner Colt, bekannt durch seine Revolver, der 1829 die electrische Entzündung der Minen entdeckte und 1841 damit auf eine deutsche Meile Entfernung ein in Bewegung befindliches Schiff in die Luft sprengte. Wiewohl diese Thatsache überall großes Aufsehen erregte, vergingen abermals 13 Jahre, ehe man die Seeminen als Vertheidigungsmittel praktisch anwandte und zwar waren es die Russen, welche sie während des Krim-Krieges 1854 in größerer Zahl vor Kronstadt auslegten, ohne indessen damit etwas auszurichten. Man schenkte diesen und auch andern von den Oesterreichern 1859 mit gleich wenig Erfolg gemachten Versuchen deshalb wenig Beachtung, bis die Conföderirten sie im Secessionskriege von neuem aufnahmen und ihren Feinden damit sehr großen Schaden zufügten. Von diesem Zeitpunkte widmeten die Seemächte der Erfindung große Aufmerksamkeit, verbesserten sie nach allen Richtungen und suchten sie nicht allein für Hafenvertheidigung, sondern auch für den Angriff feindlicher Schiffe auf freiem Wasser zu verwerthen.

Die frühere Seemine bestand aus einem verschieden gestalteten, vielfach aber kegelförmigen Gefäße mit abgestumpfter Spitze aus Eisen oder Blech, das mit Pulver gefüllt eine Vorrichtung zur Entzündung der Ladung enthielt. Die letztere war in mannigfacher Weise construirt. Im Anfange gebrauchte man ein Uhrwerk, das nach seinem Ablauf in einer gewissen Zeit die Explosion verursachte. Colt bewirkte letztere auf electrischem, die Russen auf chemischem Wege. Ihre Minen waren mit der Spitze nach unten an einer Kette verankert, theilweise mit Luft gefüllt und erhielten dadurch Auftrieb, so daß man sie in beliebiger Tiefe

unter der Wasseroberfläche schwebend erhalten und sie dem Auge des Feindes entziehen konnte. Gewöhnlich betrug diese Tiefe 6—10 Fuß. Die convex geformte Basis des Kegels war durchbohrt. In die Oeffnungen schraubte man cylindrische oben geschlossene Bleikappen, in denen sich Glasröhren befanden. Letztere enthielten Schwefelsäure und unter ihnen war eine Mischung von chlorsaurem Kali und Zucker in das Pulver der Mine eingebettet. Stieß nun ein Schiff gegen eine der Bleikappen, so verbog sich dieselbe, zerbrach dadurch die Glasröhre, die Schwefelsäure ergoß sich auf die chemische Mischung und die damit entstehende Flamme führte die Explosion herbei.

Die Conföderirten wandten theils diese Art der Entzündung theils andere mechanische Methoden, oder Electricität an und hatten während der Dauer des Krieges ein eigenes Torpedo-Büreau errichtet, an dessen Spitze der als Hydrograph so berühmt gewordene Physiker Marine-Lieutenant Maury stand und dessen Aufgabe es war, diese furchtbare Waffe auf jede Weise zu verbessern. Da es sich in jenem Kriege hauptsächlich für den Süden um die Vertheidigung von Häfen und Flüssen gegen Eindringen der feindlichen Schiffe handelte und die Wassertiefe gering war, so verband man meistens die Minen mit Balkensperren. Man rammte schrägliegende, mit der Spitze gegen die Angreifer gerichtete Pfähle in den Grund und befestigte auf ihren Köpfen die Minen. Damit erzielte man die meisten Erfolge, während man die elektrische Zündung noch nicht richtig zu behandeln wußte und sie deshalb oft fehlschlug. So z. B. lag die große nordische Panzer-Fregatte „New Ironsides", welche Mitte 1863 fertig geworden war, im Herbste desselben Jahres eine halbe Stunde lang gerade über und nur wenige Fuß entfernt von einer außerordentlich großen Seemine, die aus einem Schiffskessel hergestellt und mit nicht weniger als 50 Centner Pulver geladen war. Trotz aller Bemühungen gelang es jedoch den

Conföderirten nicht, die electrische Zündung zu bewerkstelligen, die sonst das Schiff zu Atomen zerschmettert haben würde.

Die Zündung auf mechanischem Wege schloß jedoch zu große Gefahren in sich, als daß man nicht dahin hätte streben sollen, sie zu beseitigen. Beim Handhaben, Legen und Aufnehmen der Minen fanden leicht Explosionen statt, die sowohl in Amerika wie anderwärts Hunderte von Menschenleben gekostet haben, und man ist deshalb überall zur electrischen Zündung übergegangen, welche die Minen bis zu dem Augenblicke vollständig gefahrlos macht, in dem man sie explodiren lassen will.

Man unterscheidet jetzt selbstthätige Stoß- und Beobachtungsminen. In der äußeren Form sind beide den oben beschriebenen russischen ähnlich. Bei den Stoßminen liegt in deren Innerem ein Zink-Kohlen-Element und darüber ein Glasgefäß mit einer stark anregenden (Bunsenschen) Flüssigkeit. Von dem Element laufen zwei electrische Drähte nach außen, der eine direkt, der andere durch einen Platinzünder mitten in der Sprengladung. So lange die andern Drahtenden nicht mit einander verbunden sind, ist jede Gefahr ausgeschlossen und auch das Glas kann zerbrechen. Man verbindet deshalb die Drähte erst nach dem Legen, resp. löst sie wieder vor dem Aufnehmen der Minen. Mit der Verbindung der Drähte tritt die Explosion der Mine ein, sobald diese durch ein Schiff berührt wird. Der Stoß wirkt dann auf hervorstehende Puffer, welche beim Zurückweichen nach innen das Glas zerbrechen. Die Flüssigkeit ergießt sich auf das Element, erzeugt den elektrischen Strom und dieser bringt den Platinzünder zum Glühen.

Mit den Stoßminen, die man in verschiedenen Treffen hintereinander und so eng legt, daß ein Schiff nicht durchpassiren kann, ohne eine derselben zu berühren sucht man die Hafeneingänge zu verschließen; da sie jedoch mit verbundenen Drähten eben so gefährlich für Freund wie Feind sind, läßt man in den Treffen eine entsprechend weite Lücke,

um die eigenen ein- und auslaufenden Schiffe ungefährdet passiren zu lassen und schließt diese Oeffnungen gegen den Feind mit Beobachtungsminen, welche man in einem gegebenen Augenblicke nach Belieben sprengt. Die Drähte der letzteren sind nämlich an Land geführt und der an ihnen postirte Beobachter läßt den Stromschluß resp. die Explosion erst erfolgen, wenn ein feindliches Schiff in den Bereich der Mine tritt. Um zu wissen, über welcher Mine sich der Feind befindet, hat man in neuerer Zeit selbstthätige Stromschließer konstruirt. Die zweckmäßigsten derselben sind kleine Schwimmkörper von Holz oder Metall, die durch einen electrischen Draht mit der Mine verbunden nahe unter der Wasseroberfläche liegen. Sobald ein Schiff an einen dieser Körper stößt, erfolgt der Stromschluß, der an Bord ein Läutewerk in Bewegung setzt und dem Beobachter anzeigt, über welcher Mine sich der Feind befindet, die dann explodirt wird. Ebenso gut kann aber statt des Läutewerks eine Zündbatterie eingeschaltet werden, dann erfolgt die Sprengung von selbst in dem Augenblicke, wenn das Schiff die kleinen Schwimmkörper berührt. Dies letztere wird z. B. bei Nacht und Nebel angewandt, wo man den vorrückenden Feind nicht sehen kann.

Mit diesen Verbesserungen der Stoßminen gingen andere Hand in Hand. Natürlich rief die von letzteren drohende Gefahr Gegenmaßregeln im Bau der Schiffe hervor. Man versah ihren doppelten Boden mit Hunderten von wasserdichten Abtheilungen und durchzog auch den innern Raum noch vielfach mit wasserdichten Wänden, um das bei Minensprengungen eindringende Wasser zu lokalisiren und dadurch das Schiff vor dem Sinken zu bewahren. Um diese Sicherheit aufzuheben, suchte man auf der anderen Seite wieder nach einem Sprengstoffe von bedeutend größerer Wirkung, als Pulver bei gleichen oder geringeren Volumen. Dualin, Dynamit und nasse Schießbaumwolle kamen dabei in Frage und man ist allgemein bei letzterer stehen geblieben, da sie

der ungefährlichste Stoff dieser Art ist und viermal so viel Sprengkraft besitzt wie Pulver. Ein halber Centner nasser Schießbaumwolle zerstört auch das schwerste und bestgebaute Panzerschiff. Sie wird ebenfalls auf electrischem Wege entzündet, aber dies kann nur indirekt durch eine Knallquecksilberpatrone geschehen, die ihrerseits wieder eine Sprengbüchse mit trockener Schießwolle explodirt. Nasse Schießbaumwolle kann man sonst anzünden; sie schwelt nur langsam fort, ist mithin, wenn auch einer der furchtbarsten, so doch zugleich einer der ungefährlichsten Sprengstoffe für diejenigen, welche mit Minen umzugehen haben.

Es lag nahe, eine so gewaltig wirkende Waffe auch für den Angriff zu verwerthen, und auch damit machten bereits die Conföderirten den Anfang. Sie befestigten Torpedos an langen Stangen, die auf kleinen niedrigen Dampfbooten über deren Bug hinausragten. Letztere suchten sich unter dem Schutze der Dunkelheit den feindlichen Schiffen zu nähern, den Torpedo durch Senken der Stange unter den Rumpf zu bringen und durch den Contact mit dem Schiffsboden zu explodiren. Obwohl mehrere dieser verwegenen Angriffe gelangen, wurden sie öfter für den Angreifer selbst verhängnißvoll und man nahm deshalb später von ihrer allgemeinen Anwendung Abstand. Man construirte dann Schlepptorpedos. Sie wurden an langen Leinen von den Kriegsschiffen an der Oberfläche geschleppt, und mittels besonderer Vorrichtungen ließ man sie im gegebenen Augenblicke 40—50 Schritt seitwärts vom Schiffe ausscheeren. Ebenso konnte man sie durch plötzliches Nachlassen der Leine zum Sinken bringen, da sie schwerer waren, als das Wasser und durch Straffhalten des Taues sie wieder an die Oberfläche zurückbringen, um sie an den Boden des Gegners anstoßen zu lassen. Während man sie über Bord setzte und so lange man sie nicht im Ernstfalle gebrauchen wollte, schützte ein Sicherheitsbolzen, von dem eine Leine an Bord zurückführte, gegen Explosion. Wurde dagegen der Bolzen ausgezogen,

so erfolgte letztere bei dem nächsten Contact. Aber auch sie ließ man wieder fallen; sie blieben einerseits für die eigenen Schiffe gefährlich, und gaben auch wegen ihrer complicirten Einrichtung keine unbedingte Sicherheit der Wirkung.

In dem von einem in österreichischen Diensten stehenden Engländer Whitehead 1864 erfundenen Fischtorpedo wurde jedoch eine unterseeische Angriffswaffe geschaffen, welche zwar ebenfalls noch Mängel besitzt, die ihre Kriegsbrauchbarkeit in manchen Beziehungen einschränken, trotzdem aber wieder so viele Vortheile aufweist, daß sämmtliche Seemächte sie allgemein in ihren Marinen eingeführt haben und sie auf jede Weise zu vervollkommnen suchen. Der Fischtorpedo besteht aus einer cylindrischen Hülle, die sich vorn und hinten gleichmäßig zu einer Spitze verjüngt und aus Stahl, in neuester Zeit aber auch aus Bronce gefertigt ist. Er zerfällt in drei Theile, den Kopf mit der Sprengladung, das Mittelstück, in dem die Vorrichtung zum Reguliren des Tiefganges im Wasser ruht, und den Schwanz, in dem sich die Maschine — gewöhnliches Schiffsmaschinenmodell — und der Behälter für die auf 70 Atmosphären comprimirte Luft befindet, welche die Maschine treibt. Das äußerste Schwanzende umgiebt ein metallener Rahmen, in dem sich die beiden Schraubenpropeller drehen, welche entgegengesetzte Bewegungen haben, um dem Torpedo einen geraden Kurs im Wasser zu sichern. Ebenso trägt der Rahmen bewegliche vertikale und horizontale Steuerruder, denen vor dem Ernstgebrauch auch eine bestimmte Stellung gegeben wird, um den Torpedo richtig zu steuern. Diese Stellung ergiebt sich aus einer Reihe von vorherigen Probeschüssen des ungeladenen Torpedo. Trotzdem ist es bis jetzt noch nicht unbedingt gelungen, ihn in einer genau geraden Linie laufen zu lassen; er macht fast stets eine größere oder geringere Curve und dies ist einer seiner Mängel. Die Länge des Fischtorpedos beträgt annähernd 4 m, der Durchmesser ungefähr 0,36 Meter, das Durchschnittsgewicht 350 kg und die Sprengladung 16 kg.

nasse Schießbaumwolle. Die Entzündung erfolgt durch Contact, wenn die mit einem Hebelsystem versehene äußerste Spitze des Torpedos (die Pistole) gegen einen Gegenstand prallt. Die Schnelligkeit des Laufes beträgt 8—10 Meter in der Sekunde, die mittlere Entfernung, bis zu der man mit ziemlicher Sicherheit auf ein Einhalten der gegebenen Richtung rechnen kann 700 Meter. Seine Lancirung geschieht auf verschiedene Weise, aus einem Rohre, das in der Längsrichtung des Kieles unter Wasser vorn und hinten in das Schiff hineingebaut ist; aus sogenannten Torpedokanonen über Wasser, oder aus durchbrochenen Rohren, die man in der Wasserlinie an den Schiffsseiten befestigen kann. Im ersten und letzten Falle bestimmt man die Richtung mit dem Schiffe selbst, im zweiten giebt man sie wie bei jedem Geschütz mit der Kanone, aus welcher der Torpedo gleichfalls durch comprimirte Luft ausgeschleudert wird. Ein an seiner Oberfläche angebrachter Hebel stößt beim Verlassen des Unterwasserrohrs oder der Kanone gegen eine in diesen befindliche Nase, öffnet im Innern ein Ventil für den Zutritt der comprimirten Luft zur Maschine und setzt diese in Thätigkeit. Beim Lanciren aus den durchbrochenen Rohren in der Wasserlinie, öffnet man von Bord aus selbst das Ventil, worauf die Maschine zu arbeiten beginnt und der Torpedo von selbst das Rohr verläßt. Verschiedene Vorrichtungen gestatten, ihn so zu dirigiren, daß er beim Verfehlen des Ziels nach Erschöpfung seiner Bewegungskraft entweder aufschwimmt oder zu Boden fällt oder explodirt.

Wie bemerkt, hat der Fischtorpedo noch mancherlei Mängel, aber unter vielen Schlachtverhältnissen bleibt er doch eine furchtbare Waffe, der in einem Augenblicke das mächtigste Panzerschiff zerstören kann und sämmtliche Seemächte haben ihn eingeführt. Zu den vielerlei Schiffstypen, aus denen sich gegenwärtig die Kriegsflotten zusammensetzen, sind deshalb in neuester Zeit auch noch die verschiedensten Arten Torpedoboote getreten, von solchen, die selbstständig

überseeische Reisen machen können, bis zu den kleinen, welche die Panzerschiffe mit sich führen, um sie in der Schlacht zu Wasser zu lassen, während andererseits alle möglichen Anstalten getroffen werden, um die Boote durch Revolverkanonen, Netzwerk u. s. w. abzuhalten. Die Kriegführung zur See ist deshalb durch den Fischtorpedo eine wesentlich andere geworden, wird sich aber nach der ersten größeren Seeschlacht wahrscheinlich noch bedeutend mehr ändern. Sollten sich die Torpedos bewähren und das halten, was man sich von ihnen verspricht, obwohl man jetzt noch das Recht hat, daran zu zweifeln, so liegt es auf der Hand, daß die Zeit der Panzerkolosse vorüber ist. Man wird nicht mehr 2—3 Jahre lang an Schiffen bauen, die 10—12 Mill. Mark kosten, und welche durch ein winziges Torpedoboot, von denen man Hunderte für dasselbe Geld in wenigen Wochen fertig stellt, zerstört werden können.

Nach dieser Abschweifung kehren wir zu Farragut zurück.

Nachdem der Admiral mit General Grant Fühlung genommen, war es sein erster Gedanke, der geängsteten Mutter seinen Sohn wieder zuzusenden. „Ich bin ein zu pflichttreuer Vater", schrieb er seiner Frau, „um unsern Knaben unter solchen Verhältnissen bei mir zu behalten. Die Angst und Besorgniß eines Vaters darf nicht die eines Befehlshabers vermehren. Gott gebe, daß Loyall Dir für Dein ganzes Leben ein solcher Trost bleibe, wie er mir gewesen ist. So sehr es mich auch schmerzt, mich von ihm zu trennen, fühle ich, daß ich als Mann das Opfer bringen muß für das Wohl von Frau und Kind. Gott segne Euch Beide."

Farragut blieb während des April zwischen Hudson und Vicksburg, erhielt von Porter noch einen Widder, dem es gelang, bei Vicksburg vorbeizukommen und fügte durch seine Blockade des rothen Flusses, sowie durch Fortnahme einer großen Menge von Fahrzeugen, welche von der Texas-

seite dem Feinde Zufuhr zu bringen suchten, letzterem sehr viel Schaden zu. Anfang Mai sandte ihm Admiral Porter noch drei seiner gepanzerten und außerdem noch zwei hölzerne Kanonenboote, die auf dem Atchafalayaflusse herunterkamen. Nun war genügende Macht vorhanden, um die Strecke zwischen Vicksburg und Port Hudson gänzlich zu beherrschen, und Farragut übertrug das Kommando der Flottille dem Commodore Palmer, einem Manne, dem er vollständig vertrauen durfte. Beim ersten Forciren der Passage von Vicksburg befehligte Palmer das leitende Kanonenboot. Die „Hartford" stoppte eine Zeitlang ihre Maschinen, um die hinteren Schiffe herankommen zu lassen. In dem Glauben, daß Farraguts Schiff ein Unfall zugestoßen sei, kam Palmer zurück. „Was veranlaßt Sie, Kapitän Palmer, Ihren Befehlen ungehorsam zu werden?" rief ihm Farragut ärgerlich durch das Sprachrohr zu. „Ich glaubte nur, Admiral," lautete die ritterliche Antwort, „Sie bekämen mehr Feuer, als sie vertragen könnten und ich wollte deshalb einen Theil davon abwehren." Dies vergaß ihm Farragut nicht; mit solchen Offizieren durfte er schon die kühnsten Wagnisse unternehmen. Er begab sich nun nach New Orleans, um von dort aus die Operationen seiner gesammten Flotte leiten zu können.

Die nordische Landarmee machte endlich Fortschritte und brachte den Conföderirten empfindliche Verluste bei. Mit Hülfe von Admiral Porters Flottille war Anfang Mai Alexandria gefallen und General Banks belagerte jetzt ernstlich Port Hudson, wobei die Mörserboote und die Schiffe ihn auf das Beste unterstützten. Farragut hatte sich auf der „Monongahela" eingeschifft und ließ die Forts einen ganzen Monat lang jede Nacht und immer zu verschiedenen Stunden bombardiren, um dem Feinde keine Ruhe zu lassen. Unterdessen suchten die Conföderirten-Generäle Green und Gardner einen Vorstoß auf New Orleans zu machen, Banks abzuschneiden und Port Hudson zu entsetzen. Sobald Farragut

davon hörte, eilte er hinunter und es gelang ihm mit seinen Schiffen den Feinden die bereits errungenen Vortheile wieder zu entreißen. Aber trotzdem dauerte es noch Wochen, ehe Port Hudson fiel, und dies geschah erst nachdem Vicksburg selbst capitulirt hatte. Seit 6 Monaten wurde letzteres von den Generälen Sherman und später Grant belagert, denen Porters Flottille jede mögliche Hülfe leistete, doch erst am 4. Juli ergab es sich mit 25000 Mann und am 8. Juli folgte Port Hudson.

Der Mississippi war nun frei von allen größeren Hindernissen, vollständig in der Gewalt des Nordens und damit insofern auch ein außerordentlicher Vortheil über die Conföderirten gewonnen, als er das von ihnen besetzte Territorium in zwei Theile spaltete, welche durch die nordische Flotte getrennt gehalten wurden und sich gegenseitig nicht mehr unterstützen konnten. Farragut hatte das lohnende Bewußtsein, das meiste zu diesen Erfolgen beigetragen zu haben und da auch in General Meade ein guter Feldherr gefunden zu sein schien, blickte er jetzt vertrauensvoller auf die Zukunft der Vereinigten Staaten, als bisher.

„Alles scheint gut zu gehen," schrieb er am 15. Juli seiner Frau „und ich halte Meade endlich für den richtigen Mann. Er versteht mit einer großen Armee zu operiren und ich hoffe, daß er die Union gerettet hat. Wir haben den uns zugewiesenen Antheil an dem Werke ausgeführt und alles hat gut gearbeitet. Mein letztes Durchbrechen bei Port Hudson war das Beste was ich mit Ausnahme von der Eroberung New Orleans für unsere Sache thun konnte. Es hat wesentlich zu dem Falle von Vicksburg und Port Hudson geholfen. Ich denke, wir werden nun bald vorwärts kommen."

Wenige Tage vorher verlor Porters Flottille noch ein Panzerkanonenboot durch eine Seemine. Sie sprengte dessen ganzen Bug fort und das Fahrzeug sank sogleich; glücklicher Weise konnte die Besatzung gerettet werden. Eine Reihe von Minen wurden durch die nordischen Schiffe aufgefischt oder

zerstört, indem sie den Strom absuchten. Vor dem Bug war ein weit vorstreckendes und schräg in das Wasser niedergelassenes Balkengerüst der sogenannte Torpedosucher angebracht, an dessen Spitze entweder die Minen explodirten, ohne die Schiffe zu beschädigen, oder hängen blieben und dann beseitigt werden konnten. Die Verluste durch Minen blieben deshalb auf dem Mississippi nur auf jenes Panzerkanonenboot beschränkt.

Farragut, dessen Aufgabe auf dem Mississippi nun beendet war, übergab Admiral Porter das Commando des Flusses und segelte auf seinem alten Flaggschiff „Hartford", mit dem er so schweres und großes durchgemacht, Anfang August 1863 nach New York zurück, um sich eine Zeit lang von den fast übermenschlichen Anstrengungen der letzten Jahre im Schoße seiner Familie zu erholen.

Bei seiner Ankunft wurde der Sieger auf das Glänzendste empfangen und von allen Seiten erwies man ihm hohe Ehre. Die Bürgerschaft wie die Handelskammer der Stadt überreichten ihm Dankadressen für seine großen Erfolge. Letztere erklärte darin, daß sein Forciren der Passage zwischen Fort Jackson und St. Philipp nicht nur den berühmtesten Siegen aller Zeiten gleichkomme, sondern daß die von ihm geleisteten Dienste die hervorragendsten während des Verlaufs des ganzen Krieges gewesen seien.

Es war dies nur die Wahrheit, aber sie machte Farragut nicht stolz. In seiner Bescheidenheit und Frömmigkeit gab er nur Gott die Ehre.

„Daß wir nach besten Kräften unsere Pflicht zu thun versucht" erwiderte er der Handelskammer „glaube ich, aber daß eine gütige Vorsehung über uns gewacht und uns in den Stand gesetzt, Hindernisse zu überwinden, vor denen sonst das stärkste Menschenherz zurückschrecken würde, das weiß ich. Ich hege das Vertrauen, daß der Empfänger aller dieser Ehrenbezeugungen deshalb sich stets der Mahnung des Dichters erinnern wird:

Und hast Du Kraft, der Himmel gab sie Dir
Das wisse eitler Mensch, die Kraft gehöret Gott
Dein ist der Kampf, doch Er nur giebt Erfolg."

Farraguts berühmte „Hartford" war in New York der Gegenstand bewundernder Neugier. Tausende und aber Tausende kamen, um das Schiff zu sehen, das so großartige Kämpfe überstanden und allerdings lieferte es einen merkwürdigen Beweis dafür, was ein solches Gebäude auszuhalten vermag. In den letzten 19 Monaten war es allein in seinem Rumpfe von nicht weniger als 240 Kugeln und Granaten schwersten Kalibers getroffen und es ist fast unbegreiflich, daß es noch zusammenhielt. Jetzt mußte es freilich einer gründlichen Reparatur unterworfen werden und das Jahr ging zu Ende, bis Farragut wieder seine Flagge auf ihm heißen konnte, um abermals Kämpfen entgegenzugehen, die womöglich noch schwerer, jedenfalls aber blutiger waren, als auf dem Mississippi.

Mitten in einem Schneesturme in den ersten Tagen des Januars 1864 segelte er nach dem Meerbusen von Mexiko ab. Es handelte sich um einen Angriff auf Mobile, wo sich die Conföderirten nicht nur sehr stark befestigt hatten, sondern auch eine Flottille von Panzerfahrzeugen besaßen.

Ehe wir Farraguts weiteren Operationen indessen folgen, dürfte ein Rückblick auf ein Kriegstheater von Interesse sein, wo eine andere Abtheilung der nordischen Flotte eine große Rolle spielte und auf der einen Seite die neuen Monitors, welche nach Vorgang der Ericson'schen Erfindung in größerer Zahl gebaut wurden, auf der andern Torpedos als Angriffswaffe in Thätigkeit kamen. Es war dies bei der Blockade und bei mehrfach versuchten Angriffen von Charleston.

Charleston in Süd Carolina war der eigentliche Herd der Revolution gewesen und in ihm saßen die hauptsächlichsten Schürer des Aufstandes. Von hier aus hatte auch der Krieg durch die Ueberrumpelung des Forts Sumter seinen thatsächlichen Ausgang genommen und es war deshalb natürlich,

daß der Norden dahin strebte, grade diese Stadt zu demüthigen und sie die schwere Hand des Krieges, den sie freventlich heraufbeschworen hatte, besonders fühlen zu lassen. Zunächst wurde eine Blockade etablirt, da die maritimen Kräfte der Union noch nicht hinreichten, um einen Angriff auf Charleston zu wagen. Dasselbe liegt außerordentlich geschützt auf einer Landzunge zwischen dem Cooper- und Ashley-Flusse, wo sich dieselben vereinigen und etwa fünf Seemeilen vom Meere entfernt. Der Zugang vom letztern zur Stadt besitzt ganz bedeutende natürliche Vertheidigungsmittel. Er wird im Norden und Süden durch vorstreckende Landspitzen bis zu einer Breite von 1000 m eingeengt und recht in der Mitte zwischen Beiden liegt eine Insel, so daß Schiffe zwischen ihr und den Landspitzen nur auf kaum 200 m Entfernung passiren können. Hinter der Insel (Fort Sumter) liegen bis zur Stadt noch zwei andere. Alle diese Punkte waren von den Conföderirten auf das Stärkste befestigt und außerdem an beiden Ufern des Eingangs eine ganze Reihe von schweren Batterien errichtet.

Mit Holzschiffen eine solche Festungskette anzugreifen wäre tollkühn gewesen. Man mußte deshalb erst die Fertigstellung von gepanzerten Fahrzeugen und namentlich Monitors abwarten, worüber das ganze Jahr 1862 dahin ging, und sich so lange auf die Blockade beschränken.

Zu Anfang des Jahres 1863 traf einer der neuen Monitors, der „Montauk“ ein. Er wurde von demselben Lieutenant Worden befehligt, welcher den berühmten Kampf mit dem „Merrimac“ ausgefochten, hatte aber diesmal statt zweier 11zölligen Geschütze wie der erste Monitor, eine Bewaffnung von einem solchen und einem 15zölligen. Er kam zur rechten Zeit, denn kurz zuvor waren zwei neuerbaute conföderirte Panzerboote unter dem Schutze eines Nebels herausgekommen und hatte in wenigen Minuten eines der Blockadeschiffe in den Grund geschossen, ein zweites gänzlich kampfunfähig gemacht.

Anfang März trafen noch einige andere Monitors und Kanonenboote ein. Admiral Dupont, welcher die Blockadeflotte befehligte und als zur alten Schule gehörig kein Vertrauen zu den Monitors hatte, wollte sich zunächst überzeugen, ob die neuen Kriegsmaschinen auch zuverlässig seien und ließ dieselben acht Stunden lang ein mit 10 und 8zölligen Geschützen armirte Fort beschießen, dessen Einnahme jedoch von keiner weiteren Bedeutung war und das nur als Ziel dienen sollte. Diese eigenthümliche Probe sollte das Vorspiel eines Angriffs auf Charleston sein; sie fand zwar nicht die Billigung der Admiralität, ergab aber immer die Leistungsfähigkeit der Monitors und ihrer neuen schweren 15Zöller. Einer von ersteren der „Passaic" erhielt auf 5—600 m 34 Schuß, ohne im geringsten zu leiden.

Dupont war zufriedengestellt und beschloß den Angriff auf die Stadt für den 7. April. Seine Macht bestand aus der Panzerfregatte „New-Ironsides" und aus 8 Monitors; ihn erwartete an verschiedenen Stellen Kreuzfeuer von 70—80 Geschützen, darunter viele 100pfündige gezogene, die nur auf genau gekannte Entfernungen feuerten; das Fahrwasser war mit Flößen, Balken 2c. gesperrt und mit Seeminen besäet. Trotzdem ging der Admiral vor und die Schiffe schlugen sich eine Stunde lang auf 800—1000 m Entfernung, waren aber nicht im Stande, die Sperrungen zu forciren, konnten sich auch in dem engen Fahrwasser nicht vortheilhaft entwickeln, und namentlich die „New-Ironsides" ihre Breitseiten nicht zur Geltung bringen. Das furchtbare Kreuzfeuer der Landbatterien wurde zwar ertragen, aber beschädigte einen Theil der Monitors doch so stark, indem es z. B die Drehfähigkeit der Thürme hemmte oder zerstörte, daß Dupont es für angezeigt hielt, den Rückzug antreten zu lassen, und somit war der Angriff vollständig gescheitert.

Der Admiral erklärte, Charleston sei mit Monitors nicht zu nehmen und sein Bericht an die Admiralität sprach sich über letztere und ihre neue Bewaffnung überhaupt un-

günstig aus. Die Admiralität war jedoch anderer Ansicht. Die Ericsonschen Torpedosucher zur Beseitigung der Minensperren waren nicht angewandt und man machte dies Dupont mit Recht zum Vorwurf. Er wurde abgelöst und durch Admiral Dahlgreen ersetzt. Später zeigte sich, daß die Beschädigungen der Monitors zu Anfang überschätzt, die Wirkungen der 15zölligen Geschütze aber unterschätzt waren. Letztere hatten geradezu furchtbare Verwüstungen in den feindlichen Werken angerichtet. Zwei von ihnen hatten den Festungswall von Fort Sumter vollständig durchschlagen und waren innerhalb desselben crepirt. Hätte Dupont alles gethan, um die Sperrungen zu beseitigen und an den Forts vorbeizukommen, anstatt die Schiffe stillliegend von ihnen beschießen zu lassen, so wäre das Resultat ein anderes gewesen. Diese Ansicht hatte wenigstens die Admiralität und daß sie im Rechte war, bewiesen später Dahlgreens Erfolge.

Kurz vor Duponts Fortgang fand noch ein Schiffsgefecht statt, welches nicht allein die Kraft des neuen 15zölligen Geschützes darthat, sondern in Folge dessen auch den noch immer bestehenden und nach dem vergeblichen Angriff auf Charleston neuerwachten Einmischungsgelüsten Englands und Frankreichs einen wirksamen Damm entgegensetzte. Die Conföderirten hatten den englischen Blockadebrecher „Fingal“, der den Hafen von Savannah wegen der scharfen Ueberwachung nicht wieder verlassen konnte, in ein Panzerschiff ähnlich wie den „Merrimac“ verwandelt, indem sie seine Bordwände wieder bis zwei Fuß über Wasser abschnitten, das Fahrzeug mit einem Dache versahen, dessen Seiten unter einem Winkel von 30° gegeneinanderstießen, und das Schiff mit 4½zölligen Eisenplatten panzerten.

Am 17. Juni erschien dies neue Schiff, jetzt „Atlanta“ getauft, von Savannah kommend durch den Wilmington-Fluß im Warschau-Sund, wo die neuen Monitors „Weehawken“ und „Nahant“ vor Anker lagen. Letzterer hatte keinen Lootsen und folgte deshalb im Kielwasser des „Wee-

hawken", welcher der „Atlanta" entgegendampfte. Diese war mit 4 schweren gezogenen Geschützen bewaffnet und begann schon auf 2000 m zu feuern. Der Monitor erwiderte nicht, bis er auf 150 m herangekommen war, dann aber entschied fast sein erster Schuß aus dem 15 Zöller den ganzen Kampf. Die Kugel schlug glatt durch das schräge Dach der Kasematte und demoralisirte durch diese ganz unerwartete Wirkung die Mannschaft. Der zweite zerschmetterte das Steuerhaus, während zwei Schüsse aus dem 11 zölligen Geschütze wenig Wirkung zu üben schienen und ein dritter fehl ging. Mit diesen fünf Schüssen war aber auch das Gefecht, das kaum eine Viertelstunde gedauert, zu Ende. Die „Atlanta" strich die Flagge und wurde genommen. In England und Frankreich erregte die Nachricht nicht wenig Bestürzung. Im ersteren Lande stellte man selbst Schießversuche mit dem 15 Zöller an, und es ergab sich, daß derselbe mit vermehrter Ladung sogar eine 8 zöllige Eisenplatte durchschlug, mit der man die um diese Zeit in Bau gegebenen Schiffe zu panzern gedachte. Die größte Stärke der bis dahin fertigen englisch-französischen Panzerschiffe betrug zu dieser Zeit 6 Zoll Eisen. Sie waren deshalb dem neuen amerikanischen Riesengeschütze in keiner Beziehung gewachsen und der Gedanke an eine Intervention mußte endgültig aufgegeben werden, um so mehr als die Amerikaner schon 20 zöllige Kanonen zu construiren begannen. Man begnügte sich, den Rivalen vorläufig auf industriellem Wege zu bekämpfen und versuchte durch immer stärkere Panzerung und stets wachsendes Kaliber gezogener Geschütze den amerikanischen glattläufigen, deren Geschosse nicht auf Durchbohren, sondern auf Zerschmettern des feindlichen Panzers berechnet waren, den Rang abzulaufen. Die Union war aber durch diesen Erfolg von einer schweren Sorge befreit worden.

Admiral Dahlgreen, der die Monstrekanonen selbst construirt hatte und deshalb am besten wußte, was sie leisten konnten, verwerthete sie und die Monitors demgemäß. Dupont

hatte sich mit den Blockadeschiffen stets etwa eine deutsche Meile außerhalb der Barre gehalten; Dahlgreen's erste Maßregel war, mit ihnen innerhalb der Barre zu gehen und damit den Hafen hermetisch zu schließen, was bisher nicht hatte geschehen können.

Da jedoch nach der Lage des eigentlichen Kriegstheaters die Einnahme des außerordentlich stark befestigten Charleston keinen solchen militärischen Werth für den Norden besaß, der mit den zu erwartenden Verlusten in Einklang gestanden hätte, so erhielt Dahlgreen Befehl, nur Fort Sumter zu zerstören, was man in Washington als einen Ehrenpunkt betrachtete. Das südliche Ufer des Eingangs nach Charleston bildet die Morris-Insel, auf deren Nordspitze zwei Forts, Wagner und Gregg lagen. Morris-Insel ist an ihrer Südseite durch einen schmalen Wasserlauf von einer zweiten, der Folly-Insel getrennt und jener Wasserlauf war durch Batterien beherrscht. Es handelte sich darum, zunächst Morris-Insel zu nehmen und von dort Fort Sumter zu beschießen. Dazu wurde ein combinirter Angriff von Armee und Flotte geplant und am 10. Juli ins Werk gesetzt.

General Gillmore besetzte mit einigen Tausend Mann Infanterie und Artillerie Folly-Insel, erbaute an ihrer Nordseite Batterien und ihnen sowie den Monitors gelang es bald, die feindlichen auf der Südspitze von Morris-Insel zum Schweigen zu bringen. Ihre Besatzung zog sich auf Fort Wagner zurück, die Unionstruppen gingen vor und belagerten das Letztere regelrecht, da zwei Versuche, es durch Sturm zu nehmen, an der geringen Zahl der Belagerer scheiterten. Die Monitors und die „New-Ironsides" leisteten hierbei die größten Dienste. Sie verhinderten durch ihr furchtbares Feuer jede Störung der Belagerungsarbeiten seitens der Conföderirten und demoralisirten die Besatzung so, daß nach 36stündiger Beschießung beide Forts geräumt wurden und die ganze Morris-Insel damit in die Hände der Unionstruppen fiel. Gillmore errichtete eine Land-

batterie gegen Fort Sumter und sie sowie die Panzerflottille verwandelten letzteres in einen Schutthaufen. Damit betrachtete man im Norden außer der aufrecht erhaltenen Blockade die weiteren Operationen gegen Charleston vorläufig für abgeschlossen. Südcarolina war gedemüthigt und Charlestons Handel vollständig lahmgelegt.

Die Conföderirten verloren jedoch deshalb nicht den Muth. Der Verlauf des Kampfes hatte ihnen gezeigt, daß ihre Geschütze nicht, wie sie nach Duponts verfehltem Angriff zuerst gehofft, den Monitors etwas anhaben konnten und der Verlust ihrer „Atlanta" hielt sie davon ab, andere Panzerfahrzeuge den furchtbaren 15 Zöllern entgegenzuschicken. Sie versuchten es deshalb auf andere Weise, ihren Feinden zu schaden und nicht ohne Erfolg, indem sie den Torpedo als Angriffswaffe anwendeten und zwar mit versenkbaren und eine Zeit lang unter Wasser fahrenden Booten. Letztere waren ebenfalls eine speciell amerikanische Erfindung und stammten schon aus dem Unabhängigkeitskriege. Im Jahre 1775 baute ein gewisser Bushnell ein solches Taucherboot, um damit Sprengkörper an dem Boden feindlicher Schiffe zu befestigen. Letzteres mißlang zwar, doch blieb die Thatsache bestehen, daß man mit einem Boote längere Zeit unter Wasser fahren und es in beliebiger Tiefe nach der gewünschten Richtung bewegen konnte.

Das Bushnell'sche Schiff war nur klein, wurde durch einen in ihm befindlichen Mann geleitet und hatte die ungefähre Form einer Schildkröte. Einlassen und Auspumpen von Wasser vermittelten das Senken und Heben, eine Propellerschraube, welche durch eine Kurbel mit der Hand gedreht wurde, die Vor- und Rückwärts-, ein Steuerruder die Seiten-Bewegung. Ein cylindrischer Aufsatz mit Glaslinsen für den Kopf des das Boot dirigirenden Mannes gestattete diesem eine Umschau.

Nach fast einem Jahrhundert nahmen die Conföderirten diese Idee wieder auf und bauten unterseeische Torpedoboote,

die sogenannten Davids. Ihr Rumpf bestand aus Eisen, war cigarrenförmig wie der weiter oben beschriebene Fischtorpedo und gänzlich geschlossen. Ihre Länge betrug 35 Fuß und sie hatten eine Besatzung von 9 Mann. Acht von ihnen drehten die Kurbel mit dem Schraubenpropeller, wodurch dem Boote eine Fahrt von einer deutschen Meile in der Stunde gegeben wurde; der neunte steuerte es und regulirte die Bewegungen unter Wasser. In stillem Wasser konnte man sie ganz sicher leiten. Sie schleppten einen schwimmenden Torpedo und die Idee war, bei Annäherung an ein Schiff unter dessen Kiel zu tauchen und den ersteren durch Anschlagen an dessen Seiten oder Boden explodiren zu lassen. Die Boote konnten ohne Nachtheil für die Mannschaft eine halbe Stunde lang unter Wasser bleiben, aber waren auch, wenn sie an der Oberfläche fuhren, kaum sichtbar, da sie nur in der Mitte wenige Zoll über das Wasser hinausragten.

Der erste dieser Davids kam in Charleston in Thätigkeit und jedenfalls liefern die mit ihm angestellten Versuche für die conföderirten Seeleute den Beweis eines Heroismus und einer Todesverachtung, wie sie selten in der Kriegsgeschichte vorkommen.

Die erste Besatzung bestand aus dem Lieutenant zur See Payne und 8 Mann, sämmtlich Freiwillige. Während die Vorbereitungen zu einem Angriff auf die Blockadeflotte getroffen wurden, fuhr ein Raddampfer in der Nähe vorbei; die von ihm erregte Wellenbewegung überfluthete das an der Oberfläche liegende Boot und brachte es sofort zum Sinken. Die gesammte Besatzung ertrank und nur Lieutenant Payne, der zufällig sich an der geöffneten Luke befand, gelang es sich zu retten. Das Boot wurde sogleich wieder gehoben und dienstfertig gemacht, während Lieutenant Payne sich abermals erbot, dasselbe zu führen. Er legte sich dann in die Nähe von Fort Sumter, um einen Angriff zu machen, schlug jedoch um, sank in tiefem Wasser und 6 Mann ertranken dabei; Lieutenant Payne und zwei Mann wurden

gerettet. Nochmals gehoben und klar gestellt, machte der Erbauer desselben Aunley eine Versuchsfahrt mit ihm im Cooper-Flusse. Er tauchte auf beträchtliche Tiefe, plötzlich versagte aber der Apparat zum Heben, das Boot blieb unten und seine sämmtlichen Insassen erstickten. Trotz aller dieser abschreckenden Vorgänge wurde das Boot zum vierten Male gehoben und es fand sich zum vierten Male eine Besatzung unter Lieutenant Dixon, um damit die Unionsschiffe anzugreifen.

Die nordstaatliche Korvette „Housatonic“, ein neues schönes Schiff mit 13 schweren Geschützen bewaffnet, lag außerhalb der Barre von Charleston bei gutem Wetter vor Anker, als man Abends kurz vor 9 Uhr ganz nahe beim Schiffe einen sich bewegenden Gegenstand im Wasser erblickte, der in der Dunkelheit das Aussehen einer schwimmenden Planke hatte. Unmittelbar darnach erfolgte aber auch schon eine Explosion; die „Housatonic“ wurde zwischen Groß- und Besansmast getroffen und begann sofort zu sinken. Glücklicher Weise war das Wasser so flach, daß die obere Bemastung über Wasser blieb und so konnte der größte Theil der Offiziere und Mannschaften durch die eigenen und die herbeieilenden Boote eines andern in der Nähe befindlichen Blockadeschiffes gerettet werden. Das Schiff war jedoch verloren und die Conföderirten hatten endlich ihren Zweck erreicht, wenn auch das Torpedoboot mit seiner ganzen Besatzung zu Grunde ging. Nach Beendigung des Krieges wurde es durch einen Taucher aufgefunden. Es lag neben der Korvette auf dem Meeresboden mit der Spitze auf die Oeffnung weisend, welche die Explosion in das Schiff gerissen. Der Schlepptorpedo mußte deshalb aufgegeben worden und der Stangentorpedo im Bug des Bootes angewandt sein.

Man sollte kaum glauben, daß sich hiernach noch Menschen gefunden hätten, um so gewagte Versuche zu unternehmen, aber die Conföderirten bauten eine ganze Reihe solcher Davids und machten damit Angriffe, die theilweise fehlschlugen, theils gelangen und unter andern auch den nordstaatlichen Monitor

„Patapsco" zerstörten. Auch die Fregatte „New Ironsides" entging nur durch einen glücklichen Zufall der Vernichtung. Am 5. October 1864 wurde sie von einem solchen David angegriffen und mittschiffs getroffen. Der Stoß war indessen zu nahe an der Oberfläche angebracht und der Torpedo übte deshalb, obwohl er mit 60 Pfund Pulver geladen war, keine entscheidende Wirkung.

Inzwischen gaben die Rebellen den Bau von neuen Panzerschiffen nicht auf und vollendeten im April 1864 auf dem Roanokeflusse den „Albemarle". Er wurde noch stärker gepanzert als der „Merrimac" und drohte der nordischen Flotte sehr gefährlich zu werden. Nord-Carolina war in den Händen der Union, aber es lag in der Absicht der Conföderirten, es zurückzugewinnen und mit Hülfe des „Albemarle" Plymouth wieder zu erobern. Der Tiefgang der nordischen Schiffe gestattete nicht, in den Roanokefluß einzudringen und den sehr flachgehenden Panzer dort anzugreifen. Ebenso mißlangen verschiedene gegen ihn ausgesandte Boots- und andere Expeditionen von gepanzerten Kanonenbooten, von denen das eine niedergerannt und ein anderes schwer beschädigt wurde, und so mußte man ihn im offenen Wasser erwarten, wo im Albemarle-Sund acht hölzerne Kanonenboote seiner harrten. Er erschien, nachdem mit seiner Hülfe wirklich Plymouth zurück erobert war, am 5. Mai und es entspann sich ein Kampf, der abermals die ungemeine Ueberlegenheit von gepanzerten über ungepanzerten Schiffe auf das schlagendste darthat. Gegen 5 Uhr Nachmittags feuerte der „Albemarle" den ersten Schuß. Von Seiten der Kanonenboote waren alle möglichen Vorbereitungen getroffen, die irgend wie Nutzen versprachen, um den Feind gefechtsunfähig zu machen. Eins derselben der „Miami" führte am Bug einen Spierentorpedo, um den Panzer damit anzurennen. Netze zum Ueberbordwerfen wurden fertig gehalten, um in seine Schraube verwickelt zu werden, Leute mit Handgranaten waren postirt, um diese von oben in seinen Schornstein zu

werfen, als in die einzige Oeffnung, die Zugang zum Innern des Schiffes bot. Für den Fall, daß wie es sich auch später herausstellte, der Schornstein eine Kappe hatte, waren überall Spritzenschläuche an die Maschinenpumpen geschroben, um den Wasserstrahl zwischen Kappe und Schornstein hineinzuleiten und damit die Feuer zu löschen. Wenn ein Schiff gerammt wurde, so hatte es Befehl mit voller Kraft vorwärts zu dampfen, um den Sporn des „Albemarle" festzuhalten, bis Hülfe herankäme, oder der Panzer mit unter Wasser gezogen würde — genug es wurde nichts versäumt, was menschliches Genie ersinnen und unvergleichliche Tapferkeit vollführen konnte, um den Erfolg zu sichern, und dennoch war alles vergebens.

Drei Stunden bis zum Dunkelwerden wüthete der Kampf; die Kanonenboote versuchten, was in Menschenkräften stand; sie feuerten wohl 1000 Schüsse und oft auf kaum 10 Schritt Entfernung auf den Panzer, sie rammten ihn, bemühten sich Torpedos anzubringen und ihn in Netzen zu fangen, doch kein Geschoß durchdrang seinen Panzer, kein Mann seiner Besatzung wurde verwundet; er wußte geschickt den Torpedos auszuweichen und als er sich endlich unbeschädigt zurückzog, hatte er eins der Kanonenboote vollständig gefechtsunfähig gemacht und alle zusammen büßten Hunderte von Todten und Verwundeten ein.

Einige Wochen später zeigte er sich abermals an der Mündung des Roanoke, kam diesmal jedoch zu seinem Heile nicht heraus, denn jetzt hatten die nordischen Schiffe ihrerseits den Fluß mit Seeminen versperrt, wovon er wahrscheinlich benachrichtigt worden war. Trotzdem erschien er mit Recht so furchtbar, daß seitens der Unionsschiffe alle möglichen Pläne entworfen wurden, um ihn zu zerstören oder unschädlich zu machen und einer derselben wurde auch von Gelingen gekrönt. Das Wagniß war nicht geringer, als die Angriffe der Conföderirten mit ihren Davids, ja noch mit größeren Schwierigkeiten verbunden. Lieutenant Cushing, ein junger Mann von

21 Jahren, der sich schon öfter bei Enterungen durch seine Kühnheit ausgezeichnet und eine besondere Vorliebe für gefahrvolle Unternehmungen besaß, bat um die Erlaubniß, mit einer gewöhnlichen Dampfbarkasse, die mit einem Spierentorpedo ausgerüstet wurde, den „Albemarle“ angreifen zu dürfen und sie wurde ihm gewährt. Das Panzerschiff lag bei Plymouth, zwei deutsche Meilen von der Mündung des Roanoke entfernt und die Conföderirten hatten alle Vorsichtsmaßregeln getroffen, um dasselbe gegen eine Ueberraschung sicher zu stellen. Auf der Werft, an der der „Albemarle“ ankerte, befand sich außer seiner Besatzung noch eine Militärwache und am Ufer brannte beständig ein großes Feuer, welches die Umgegend erleuchtete. Da man Torpedofahrzeuge fürchtete, hatte man auf 30 Fuß Abstand vom Rumpf des Schiffes schwere schwimmende Balken als Schutzmauer gegen Annäherung von Booten placirt. Außerdem war der nur etwa 300 Schritt breite Fluß auf beiden Ufern mit Posten besetzt und auf ihm selbst lagen zwei Schuner ebenfalls als Vorposten. Nach alle diesem schien ein Erfolg kaum möglich und es gehörte eine unerhörte Verwegenheit dazu, eine solche verzweifelte Sache zu unternehmen. Trotzdem fanden sich nicht nur zwölf freiwillige Matrosen als Bootsbesatzung, sondern es herrschte ein solcher Geist in dem ganzen Geschwader, daß verschiedene nicht ausgewählte Seeleute ihren glücklicheren Kameraden eine Monatsgage anboten, um mit ihnen tauschen zu dürfen.

In der Nacht des 27. Oktober dampfte Cushing zu seinem gefahrvollen Vorhaben ab. Die Barkasse kam glücklich an allen Vorposten und selbst an den beiden Schunern unbemerkt vorbei und bald sahen die kühnen Gesellen im Scheine des Feuers den Rumpf des feindlichen Panzers mit seinem umgebenden Balkenflosse vor sich. Aber auch sie wurden jetzt von den Conföderirten wahrgenommen, deren Ausgucks aufmerksamer waren, als die Vorposten auf dem Flusse und man schlug Alarm, der die Besatzung und die Soldatenwache

sofort auf ihre Plätze rief. Die Mannschaften sprangen an die schlagfertigen Geschütze und eine Gewehrsalve entlud sich auf die andringende Barkasse, daß, wie später Lieutenant Cushing sich ausdrückte, die Luft mit Kugeln angefüllt schien, wenngleich wenig Unheil angerichtet wurde. Die Barkasse passirte ganz nahe an dem Panzer, um den geeigneten Punkt zum Stoße zu finden, drehte dann um, und stürmte nun mit vollem Dampfe auf ihr Ziel ein. Auf ungefähr 30 Schritt Entfernung feuerte sie ihr mit Kartätschen geladenes Bootsgeschütz gegen die Kanonenpforten des „Albemarle". Dadurch gewann sie einen Augenblick Zeit, der gerade hinreichte, um den verhängnißvollen Stoß zu führen. Durch den Andrang des unter vollem Dampf weiterarbeitenden Bootes wurden die Balken nach einwärts gedrängt, die Spiere mit dem Torpedo schnell heruntergelassen, unter den Boden des Schiffes gebracht und explodirt. Aber gleichzeitig mit seinem Blitz und Schlag, erkrachte eins der „Albemarle" Geschütze; die Kugel zerschmetterte das Boot, seine Mannschaft wurde getödtet, verwundet oder lag im Wasser. Lieutenant Cushing und etwa die Hälfte seiner Leute suchten sich durch Schwimmen zu retten und die Mitte des Flusses zu gewinnen, aber nur ihm allein gelang es zu entkommen. Die übrigen wurden gefangen genommen oder ertranken. Er ließ sich den Fluß hinuntertreiben und wagte nicht zu landen. Etwa 2000 Schritte unterhalb der Stadt traf er auf einen seiner Gefährten, dessen Kräfte jedoch schon völlig erschöpft waren. Vergebens suchte er ihm Hülfe zu leisten und ihn an das Land zu bringen. Er sank ihm unter den Händen fort und fand seinen Tod in den Fluthen, während Cushing selbst so abgemattet war, daß er bei dem Erreichen des Ufers nicht einmal aus dem Wasser zu kriechen vermochte. Halb eingetaucht lag er bis zum Tagesanbruch im Schilf ehe er so viel Kräfte wiedergewann, um das Ufer zu erklimmen und sich in einem Sumpfe zu verbergen, der mit Gebüsch bewachsen, sich nahe dem Fort unterhalb der Stadt

erstreckte und an dem in wenigen Schritten Entfernung ein Fußpfad vorbeiführte.

Bis dahin wußte er noch nicht, ob sein Opfer nicht umsonst gebracht war. Da hörte er Fußtritte; zwei Offiziere des „Albemarle" gingen unmittelbar an seinem Versteck vorbei und er glaubte aus ihrem Gespräche, von dem er jedes Wort verstehen konnte, entnehmen zu dürfen, daß sein Plan gelungen sei. Das Herz klopfte ihm zum Zerspringen voll stolzer Freude, das gefährliche Schiff zerstört zu haben und er fühlte nichts mehr von seinen Anstrengungen. Sobald er sich ungesehen glaubte, marschirte er einige Stunden in dem Sumpfe stromabwärts und wagte sich dann an das feste Ufer. Hier traf er einen Neger, und da die nordischen Truppen den Schwarzen, welche wußten, daß der Kampf für ihre Befreiung geführt wurde, stets unbedingt vertrauen konnten, sandte er ihn nach Plymouth hinauf, um genaue Kunde vom „Albemarle" zu erhalten. Der Neger besorgte mit Freuden die Botschaft und bestätigte bei seiner Rückkunft dem Lieutenant, daß der Panzer auf dem Boden des Flusses liege. Der schlimme Feind war zerstört und Cushings kühne That lieferte damit auch wieder den Albemarle-Sund und die an ihm liegenden Städte in die Hand der Union.

Er begab sich in den Sumpf zurück bis zum Abend, fand dann und nahm ein kleines für die Vorposten bestimmtes Boot und erreichte damit in der nächsten Nacht 11 Uhr sein Schiff.

Diese That Cushings und seiner unerschrockenen Gefährten gehört zu den kühnsten und hervorragendsten des Secessionskrieges, obwohl derselbe an Heldenthaten auf beiden Seiten so reich ist und der Dank des Congresses, der dem jungen Lieutenant dafür ausgesprochen wurde, war ein wohlverdienter.

Mit dem „Albemarle" sank wieder eine Hoffnung der Conföderirten in den Staub; es war der achte und letzte ihrer Panzer, der zerstört wurde. Der vorletzte, der „Tennessee"

wurde in der Bucht von Mobile am 5. August 1864 in jener furchtbaren Schlacht erobert, welche als Farraguts glänzendste Ruhmesthat dasteht, in der er seine Fähigkeiten als Seeheld in bewunderungswerthester Weise entfaltete und die sein Haupt mit unvergänglichem Lorbeer schmückte.

Wir haben weiter oben den Admiral verlassen, als er Anfang Januar mit seiner „Hartford" mitten im Schneesturme von New York absegelte, um sich nach Mobile zu begeben.

Am 20. Januar unternahm er eine Recognoscirung der Bai, gelangte aber zu der Ueberzeugung, daß er ohne mindestens ein gepanzertes Kanonenboot resp. Monitor den Angriff nicht unternehmen dürfe. Die Conföderirten hatten im Hafen drei der Vollendung nahe gepanzerte, drei fertige ungepanzerte Kanonenboote und außerdem den obenerwähnten Panzerwidder „Tennessee" in so weit vorgeschrittenem Bau, daß er in einigen Wochen fertig sein konnte. Farragut hätte sich zwar nicht gescheut, jene auch mit seinen Holzschiffen anzugreifen, jedoch rechnete er hierbei nur auf einen Erfolg, wenn er sie mit seinen großen Schiffen rammen oder sie aus nächster Nähe mit Breitseiten beschießen konnte. Dafür bot sich im Hafen aber keine Gelegenheit, wo sich die flachgehenden Panzer zurückziehen und selbst unverwundbar seine Schiffe beschießen und vernichten konnten, ohne daß er sie zu verfolgen vermochte

Er forderte damals einen Monitor und 5000 Mann Truppen. Den Eingang zum Hafen beherrschten zwei auf vorstreckenden Landspitzen gelegene Werke, Fort Morgan auf der rechten und Fort Gaines auf der linken Seite. Er schlug vor, dieselben von je 2500 Mann Landtruppen im Rücken angreifen zu lassen, dann wollte er den Hafen forciren und in letzterem die feindlichen Schiffe zerstören. Es ist wahrscheinlich, daß er dieses Vorhaben damals glücklich ausgeführt haben würde, aber sein Plan scheiterte an jenem einen Monitor, der ihm nicht gesandt werden konnte. Die

vorhandenen waren bei Charleston und an andern Orten nicht entbehrlich und die Fertigstellung der bei Privaten in Bau gegebenen (die Regierung besaß auf ihren Werften nicht die Vorrichtungen, um sie selbst zu bauen) schritt so langsam vor, daß noch Monate darüber hingehen mußten, bevor man auf ihre Ankunft rechnen konnte. Farragut war deshalb zu einer niederdrückenden Unthätigkeit verurtheilt und mußte sich auf die Blockade beschränken, während die Conföderirten ihre Stellungen immer mehr verstärkten und bis Mitte März auch den „Tennessee" schlagfertig machten.

Für die Union kamen in dieser Zeit wieder einige Rückschläge. General Banks erlitt am rothen Fluß Niederlagen und der „Albemarle" fügte in Charleston dem Blockadegeschwader empfindliche Verluste zu. Infolge dessen wurde die Stimmung im Süden zuversichtlicher und übermüthiger. Die öffentliche Meinung drängte den conföderirten Admiral Buchanan, den Hafen zu verlassen und Farraguts Holzflotte zu zerstören, aber er wagte es nicht. In freiem Wasser, wo die großen Korvetten volle Manövrirfähigkeit besaßen und von ihrer überlegenen Geschwindigkeit Gebrauch machen konnten, fürchtete er wohl mit Recht, daß seine Gegner rammen würden und dabei seine niedrigen Panzerfahrzeuge zu Grunde gehen könnten. Im Norden lebte man dagegen der Gewißheit, daß Farragut Mobile nehmen würde und seine bisherigen Leistungen ließen das Volk an dieser bevorstehenden Thatsache nicht zweifeln. Man hielt sie nur für eine Frage der Zeit und war ebenso sicher, daß danach der Fall von Charleston folgen müsse. Dann war des Admirals Aufgabe erfüllt, er hatte die Küste des ganzen Südens wieder unter die Botmäßigkeit der Union gebracht und man wartete nur darauf, um ihn zum Kandidaten für den Präsidentenstuhl der Vereinigten Staaten zu proclamiren.

Er schrieb darüber an seine Frau: „Du wirst wohl gelesen haben, daß man mich nach der Eroberung von Mobile und Charleston zum Präsidenten zu machen beabsichtigt.

Als ob ein Mann, der 52 Jahre lang mühsam die Leiter des Lebens erklommen und nun endlich die oberste Stufe seines Berufs erreicht hat, nicht der Ruhe bedürfte! Meine eigene Ansicht ist, daß wenn ich auch jene beiden kriegerischen Operationen überlebte, eine Präsidenten-Campagne mich jedenfalls umbringen würde. Nein, nach Beendigung meiner Aufgabe wird es mir hoffentlich vergönnt sein, den Rest meines Lebens in friedlicher Ruhe im Schooße meiner Familie an den Ufern des Hudson zu verbringen.“ Man sieht daraus, daß Farragut keinen andern Ehrgeiz besaß, als seine Kraft für die Vertheidigung seines Vaterlandes einzusetzen, um es vor dem Verderben zu bewahren.

Das vergebliche Warten auf die ihm versprochenen Panzerschiffe setzte seine Geduld auf eine schwere Probe und und mit einem gewissen bittern Humor sagte er in demselben Briefe: „Wenn Dich Jemand fragen sollte was ich thue, so antworte ihm ‚Nichts‘, aber ich warte, daß die Welt sich dreht, bis die Reihe an mich kommt, um etwas thun zu können, dann werde ich allerdings tüchtig ‚hineingehen‘. Ich bin wie kalte Sauce immer fertig.“

Die Ueberreichung eines kostbaren Ehrensäbels mit goldenem und diamantenbesetzten Griff seitens der Stadt New York gewährte ihm um diese Zeit eine freudige Genugthuung, aber vermochte doch den Druck nicht von seiner Seele zu nehmen, den er über die steten Fortschritte der südstaatlichen Armeen empfand und dem er in den Briefen an seine Familie Ausdruck gab. „Ich bin sehr durch die von allen Seiten eintreffenden schlimmen Nachrichten niedergedrückt,“ schrieb er Mitte Mai an seinen Sohn. „Der Feind scheint Leib und Seele an den Krieg zu setzen und schlägt uns nach allen Richtungen. Welch eine Schande für uns, daß er mit seinen beschränkten Mitteln und nach dreijähriger Dauer des Krieges mit uns von einem Ende des Landes bis zum andern kämpft, nachdem wir bereits die Hälfte seines Territoriums erobert hatten. Du magst von Deinen eigenen Gefühlen ab-

nehmen, wie mir zu Muthe ist, so entfernt von dem Kriegsschauplatze in Virginien sein zu müssen."

Acht Tage später kamen endlich gute Nachrichten von Grants Erfolgen und scheuchten seine düstere Stimmung. „Grant endlich zeigt sich als wahrer Soldat und nimmt die Sache ebenso ernst wie die Rebellen. Laß uns für die Erhaltung seines Lebens beten." . . . „Ich liege immer noch vor Mobile und warte, daß Buchanan herauskommt. Er hat vier Panzer- und drei Holzschiffe, ich neun hölzerne. Nun wir wollen versuchen ihn zu amüsiren, wenn er kommt . . ." „Nun mein Junge, alle diese aufregenden Ereignisse sind für Dich, was 1812 für mich war, nur bist Du älter, als ich zu jener Zeit war. Wir begannen mit wenig guten erfahrenen Offizieren, werden aber mit verschiedenen der besten in der Welt aufhören. Unsere Leute fangen endlich an zu verstehen, daß Krieg auch Kämpfen bedeutet. Gewiß ist es die Pflicht eines Offizieres, seine Leute so viel wie möglich zu schonen, aber ohne Opfer von Menschenleben läßt sich auch selten etwas erreichen. Ich habe jetzt eine Reihe schöner Schiffe hier und möchte gar zu gern, daß mein Freund Buchanan herauskäme." . . . „Ich bin es wirklich satt, noch immer Buchanan zu überwachen und wünschte von Grund meiner Seele, daß er herauskäme und sein Glück mit uns versuchte. Die Frage Eisen gegen Holz würde dann zum Austrag gebracht werden und auch die bezüglich der seegehenden Eigenschaften von Panzerschiffen. Wir sind bereit unsrerseits den Versuch mit allem was da kommt zu wagen, sei es Eisen oder Holz, alles ist diesem unglücklichen Stillliegen vorzuziehen. Doch ich will mich gedulden, bis die Armee ihren Feldzug in Virginien und Georgien beendet hat" . . . So schrieb Farragut während der Monate Mai und Juni an seinen Sohn, mit dem er lebhaft correspondirte, aber Buchanan erschien immer noch nicht und abermals sollte ein Monat verstreichen, bevor es dem Admiral vergönnt war, mit dem so sehnlichst erwarteten Gegner zusammenzutreffen, freilich

nicht, wie er hoffte draußen in See, sondern im Hafen von Mobile selbst, in welchen er schließlich als Angreifer und Sieger eindrang. Ein Ereigniß verbreitete jedoch um diese Zeit enthusiastische Freude im ganzen Norden und erfüllte auch das Herz Farraguts. Dies war die Nachricht, daß der berüchtigte südstaatliche Kaper „Alabama", der vor zwei Jahren den nordstaatlichen Dampfer „Hatteras" in den Grund geschossen und seitdem durch Wegnahme von Handelsschiffen der Union einen nach vielen Millionen zu veranschlagenden Schaden zugefügt hatte, endlich von seinem Schicksal ereilt und durch den „Kearsage" in der Nähe von Cherbourg vernichtet war. Nicht nur der Sieg an und für sich und die Zerstörung des gefährlichen Schiffes allein gab Anlaß zu dem allgemeinen Jubel, sondern vor allem auch der Gedanke, daß damit England indirect eine moralische Niederlage beigebracht war, welche dessen perfides Verhalten gegen die Union während des ganzen Krieges in gewissem Grade rächte.

Nichts hatte die Nordamerikaner mehr gegen die Engländer aufgebracht, als die „Alabama". Sie war ein englisches Schiff, bewaffnet mit englischen Geschützen und bemannt mit englischen Matrosen, welche größtentheils ihre Ausbildung auf dem Artillerieschulschiff „Excellent" in Portsmouth erhalten hatten. Nichts an ihr war amerikanisch, wie die Flagge der Südstaaten und der Kapitän Semmes. Sie wurde von der Union deshalb nicht als ein conföderirtes Kriegsschiff, sondern als ein englischer Pirat oder vielmehr als ein englisches Kriegsschiff betrachtet, das unter der südstaatlichen Flagge zur Zerstörung der unionistischen Handelsmarine ausgesandt war.

Die „Alabama" machte sich bald einen Namen, der auch die Aufmerksamkeit ganz Europas auf sich zog. Sie verbrannte und versenkte Hunderte von amerikanischen Handelsschiffen und verstand es eine lange Zeit, sich den Nachforschungen der gegen sie ausgesandten Kreuzer zu entziehen. Endlich wurde sie von der „Kearsage", Kapitän Winslow, im Hafen

von Cherbourg aufgefunden und dort von ihr blockirt. Beide Schiffe hatten ungefähr dieselbe Größe und Bewaffnung, die „Alabama" war jedoch die größere und führte auch eine Kanone mehr; die „Kearsage" besaß eine etwas stärkere Maschine. Von den 8 Geschützen der „Alabama" waren sechs lange glatte 32Pfünder und die beiden andern gezogen, ein 100Pfünder und ein 68Pfünder, welche damals die schwersten und besten Kanonen der englischen Flotte darstellten. Unter den 7 Kanonen der „Kearsage" befanden sich sechs glatte, zwei 11zöllige Dahlgreen, wie sie die Monitors führten, vier 32Pfünder, wie die englischen und ein gezogener 28Pfünder (4 Zoll Kaliber, dem preußischen gezogenen 12Pfünder entsprechend). Die Besatzungen der Schiffe differirten um 12 Mann, die „Alabama" hatte die geringere Zahl von 150, die „Kearsage" die größere von 162 Köpfen.

Kapitän Semmes mußte sich unter allen Umständen schlagen, wenn er den Anspruch machen wollte, vor der Welt nicht nur als ein feiger Korsar zu gelten und schickte der „Kearsage" deshalb eine Herausforderung zum Kampfe. In dem Bewußtsein, das größere und stärker bewaffnete Schiff, sowie vorzüglich geschulte englische Kanoniere zu haben, hofften natürlich sowohl er wie seine Mannschaft auf Sieg und letztere betrachtete die Sache mehr als einen Kampf für die Ehre Englands, als für die der Südstaaten.

Kapitän Winslow nahm die Herausforderung an, aber mit dem festen Entschluß, entweder zu siegen oder zu Grunde zu gehen. Er war sich der Consequenzen einer Niederlage vollständig bewußt. Wurde er geschlagen oder sein Schiff als Prise nach Cherbourg geschleppt, so befleckte dies nicht nur die Ehre der amerikanischen Flagge, sondern hätte die Engländer auch ermuntert noch mehr solcher Kaper auszusenden. Das durfte unter keinen Umständen stattfinden und so war seine und seiner Besatzung Losung „Tod oder Sieg," denn Offiziere und Mannschaften theilten völlig die Gefühle ihres Kommandanten.

Die Kunde von dem bevorstehenden Zweikampfe rief sowohl in Frankreich wie in England große Aufregung hervor und viele Tausende von Neugierigen strömten nach Cherbourg, um das seltene kriegerische Schauspiel aus nächster Nähe betrachten zu können.

Sonntag den 19. Juni 1864 dampfte die „Alabama“ in Begleitung einer französischen Panzerfregatte seewärts, letztere, um darauf zu achten, daß die Neutralitätsgrenze durch die Kämpfenden nicht verletzt würde. Es war ein prachtvoller Morgen, ein leichter durchsichtiger Nebelschleier lagerte auf dem Meere, dessen ruhige Oberfläche wie ein Spiegel erglänzte. Außer der Panzerfregatte folgte aus Cherbourg auch noch eine kleine englische Dampfyacht, der „Deerhound“, welche anfänglich zwar nicht beachtet wurde, später aber eine höchst seltsame Rolle spielte.

Als die „Kearsage“ ihren Gegner gegen 10 Uhr in Sicht bekam, dampfte sie gleichfalls und in der doppelten Absicht nach draußen, um einestheils die Neutralitätsgrenze ganz außer Frage zu bringen und sodann, um die „Alabama“ so weit nach See zu locken, daß ihr bei etwaigem Unterliegen der Rückzug auf neutrales Wasser abgeschnitten werden konnte. Beide Schiffe hatten sich auf das Beste vorbereitet, die „Kearsage“ in der Gegend des Maschinenraums die Farragut'sche Panzerung durch Aufhängung von Ankerketten außenbords angewandt.

Auf etwa 7 Seemeilen Entfernung von der Küste drehte Kapitän Winslow um und steuerte mit Volldampf auf die „Alabama“ zu, welche langsamer gehen ließ und ihrem Feinde schon auf 2000 m Entfernung eine Breitseite zuschickte. Ihr folgte eine zweite und dritte, ohne daß eine einzige Kugel traf. Die Schiffe waren einander jetzt auf 800 m nahe gekommen, die „Kearsage“ schor nach links und gab nun ihrerseits von Steuerbord die erste Lage ab, während beide Gegner sich jetzt ihre Breitseiten zukehrten. Da Winslow aber die Absicht der „Alabama“ zu erkennen

glaubte, einen Nahkampf zu vermeiden und sich den Rückzug nach dem Hafen offen zu halten, suchte er unter Volldampf nahe unter das Heck derselben zu kommen, um sie zu enfiliren. Dieser letzteren Absicht beugte Semmes dadurch vor, daß er nach rechts abhielt und der „Kearsage" beständig seine Breitseite zugekehrt hielt. Die Folge dieses Manövers war, daß die Schiffe jetzt mit ganzer Dampfkraft einen Kreis mit entgegengesetzten Kursen um einen gemeinschaftlichen Mittelpunkt beschrieben, aber auch die „Alabama" verhindert wurde, während des Kampfes auf die Neutralitätsgrenze hinzuhalten.

Letztere feuerte die ganze Zeit sehr schnell doch auch sehr unsicher, so daß trotz der für ein Seegefecht so günstigen Umstände in den ersten 20 Minuten kein Mann auf der „Kearsage" verwundet und sie erst danach durch eine 68pfündige Granate getroffen wurde, die auf dem Hinterdeck crepirte, aber auch nur drei Mann außer Gefecht setzte. Auf der „Kearsage" dagegen schoß man langsamer, zielte dafür desto sorgsamer und namentlich mit den 11zölligen Geschützen. Die Folgen zeigten sich bald und die schweren Geschosse wirkten verheerend. Eins derselben demontirte auf der „Alabama" ein Geschütz und tödtete oder verwundete 18 Mann; andere rissen gewaltige Breschen in die feindlichen Seiten und sehr bald sah Winslow, daß er Sieger bleiben würde.

Als der Kampf mit geringen Beschädigungen für die „Kearsage" eine Stunde gewährt hatte, stand die Niederlage der „Alabama" außer Frage. Das Schiff war furchtbar zusammengeschossen, das Deck mit Todten und Verwundeten besäet, durch die klaffenden Bordwände drang das Wasser stromweise in das Schiff und es sank zusehends. Sein Feuer verstummte, es machte den letzten Versuch zu fliehen, hielt nach der Küste ab und setzte Segel. Ein paar Schüsse der „Kearsage" brachten es zum Streichen der Flagge, an deren Stelle eine weiße gezeigt wurde. Winslow ließ seine Geschütze schweigen, begann jedoch wieder zu schießen, als die

„Alabama“ nochmals das Feuer aufnahm, und legte sich quer vor ihren Bug, um sie zum Sinken zu bringen. Da jedoch die weiße Flagge noch wehte und man ein Boot zu Wasser gehen sah, wurde der Batterie Halt geboten. Bald erschien ein Offizier, um zu melden, daß sich die „Alabama“ ergeben habe und in sinkendem Zustande sei. Winslow sandte sofort seine unbeschädigten Boote zu Hülfe, doch bevor sie noch das Schiff erreichten, verschwand dieses in der Tiefe. Die Boote der „Kearsage“ suchten die im Wasser schwimmenden Mannschaften aufzunehmen und forderten die inzwischen herangekommene englische Yacht zur Hülfeleistung auf, welche dieselbe auch gewährte. Wie erstaunte Winslow jedoch, als die von seinen Booten Geretteten an Bord gebracht waren und er den „Deerhound“ mit den von ihm Geborgenen abdampfen sah. Er konnte sich im ersten Augenblick nicht vorstellen, daß die Engländer so jeder Ehre baar seien, um mit seinen Gefangenen zu entfliehen, feuerte deshalb weder, noch verfolgte er sie, und als er seinen Irrthum einsah, war es zu spät. Die Yacht ging nach Southampton und unter ihren Passagieren befand sich auch Kapitän Semmes selbst, der von einem ihrer Boote aufgenommen auf dem Boden desselben durch ein über ihn gedecktes Segel verborgen wurde und schamlos genug war, sich nach seiner Ergebung auf diese Weise der Gefangenschaft zu entziehen. Auch der Offizier der „Alabama“, der seine und des Schiffes Uebergabe gemeldet und dann um Erlaubniß gebeten hatte, mit seinem Boote zurückkehren und retten zu dürfen, entfloh mit dem „Deerhound“.

Das Benehmen des letzteren war unqualificirbar; aber auch das englische Volk identificirte sich damit, indem es sowohl den Eigenthümer der Yacht, Lancaster, als den Kapitän Semmes bei ihrer Ankunft in Southampton auf jede Weise feierte. Der Beiname „das perfide Albion“ durfte hier mit Recht von den Amerikanern wieder aufgefrischt werden. Vorläufig wurde jedoch die allgemeine Entrüstung über diese

Neutralitätsverletzung durch die Empfindung aufgewogen, daß in der „Alabama" nicht allein der südstaatliche Kaper, sondern England selbst, das ihn mit seinem Gelde gebaut und gerüstet, mit seinen besten Kanonen ausgestattet und ihm Kanoniere gegeben hatte, geschlagen und ihm dadurch eine Demüthigung bereitet war.

Die „Kearsage" war 27 Mal in ihrem Rumpf getroffen ohne jedoch wesentlich gelitten zu haben; zwei der feindlichen Geschosse, die sonst wohl größere Verwüstungen angerichtet hätten, prallten an dem Kettenpanzer ab. Der Menschenverlust beschränkte sich auf jene erwähnten drei Verwundeten, von denen einer starb. Wie viele von der „Alabama" außer Gefecht gesetzt wurden, ist nicht bekannt geworden; nach den Angaben der auf der „Kearsage" befindlichen Gefangenen soll jedoch auf dem Schiffe ein furchtbares Blutbad geherrscht haben.

Es wiederholte sich hier einer der Triumphe, welche die Amerikaner schon 1812 in Einzelkämpfen zwischen zwei Schiffen von gleicher Klasse gefeiert und wodurch sie dem englischen Stolze schwere Wunden geschlagen hatten. Wie damals waren auch heute ihre Geschütze und Kanoniere den englischen überlegen und sicherten ihnen nach kurzem Kampfe einen glänzenden Sieg. In den Aeußerungen und Urtheilen der englischen Presse klang das verwundete Nationalgefühl auch sichtlich durch und man versuchte die erlittene Schlappe dadurch zu bemänteln, daß man der „Kearsage" zehn elfzöllige Geschütze vindicirte.

Die größte Demüthigung in dieser Angelegenheit wartete jedoch Englands noch nach dem Kriege. Die Vereinigten Staaten machten es für die von der „Alabama" angerichteten Verwüstungen verantwortlich, während gleichzeitig einer ihrer furchtbaren, mit den neuen Riesengeschützen ausgerüsteten Monitors, der „Miantonomoh" in den europäischen Gewässern erschien, der Forderung den nöthigen Nachdruck gab und ein zweiter der „Monadnoc" um Kap Horn ging. Amerika lieferte

dadurch den Beweis, daß es seegehende Kriegsmaschinen besaß, mit denen sich die englischen Panzerschiffe nicht messen konnten. Da aber außerdem nach Beendigung des Krieges seine Flotte nicht weniger als 600 Schiffe zählte, es die Pariser Declaration nicht unterzeichnet und sich das Recht der Kaperei gewahrt hatte, so konnte es in wenigen Monaten alle Meere mit seinen schnellen Dampfern überfluthen und den britischen Seehandel in einer Weise ruiniren, daß England um Tausende von Millionen geschädigt worden wäre. Diese Erwägungen veranlaßten das englische Ministerium, die amerikanischen Ansprüche nicht schroff abzuweisen, sondern die Differenz dem Schiedspruche des Königs von Belgien zu unterbreiten. Wie es bei der klaren Lage der Sache gar nicht anders möglich war, erhielt England Unrecht und mußte 20 Millionen Mark Entschädigung zahlen. Seine unzeitigen Sympathien für den Süden kamen ihm deshalb nachträglich ziemlich theuer zu stehen.

Zu Ende des Juli waren endlich die von Farragut seit einem halben Jahre verlangten Monitors vor Mobile angekommen und er beschloß nun seinerseits nicht länger mit dem Angriffe zu zögern. Wenngleich ihm nicht die gewünschte Truppenzahl zur Verfügung gestellt werden konnte, um gleichzeitig Fort Morgan und Gaines im Rücken anzugreifen und er sich damit begnügen mußte, nur letzteres von der Landseite einzuschließen, setzte er den 5. August für Landung der Truppen auf der schmalen Halbinsel, deren Spitze Fort Gaines einnimmt, und für sein eigenes Eindringen in die Bai fest

Er war sich bewußt, welchem schweren Kampfe er entgegen ging und ein am 4. August an seine Frau gerichteter Brief giebt Zeugniß davon. Er lautet: „Meine geliebte Frau. Ich schreibe und lasse diesen Brief für Dich zurück. Ich werde morgen früh nach Mobile-Bai hineingehen, wenn Gott mein Führer ist, wie ich es hoffe und da ich mein ganzes Vertrauen in ihn setze. Wenn er es für angemessen

hält, daß ich sterbe, unterwerfe ich mich ganz seinem Willen wie in allen andern Dingen. Wenn der „Tecumseh“ (er traf erst am 4. August ein) hier gewesen wäre, hätte ich sehr gern schon gestern den Angriff gemacht.

Gott segne und behüte Dich mein Liebling und meinen theuren Sohn, wenn mir etwas zustoßen sollte, und möge sein Segen auch auf Deiner Mutter und Deinen Geschwistern ruhen. Ich bleibe Dein treu Dir ergebener Mann, der nie einen Augenblick seine Liebe, Pflicht und Treue für Dich, die hingebendste und beste der Frauen vergaß.“

Wenige Tage zuvor hatte er seinem Sohne geschrieben. „. . . Die Conföderirten machen in Fort Morgan große Vorbereitungen, um uns zu empfangen, jedoch bereitet mir das wenig Sorge. Ich weiß, daß Admiral Buchanan und auch Page, der das Fort kommandirt, alles Mögliche thun werden uns zu vernichten, doch wir gedenken ihnen das Compliment zurückzugeben. Ich hoffe ihnen einen ehrlichen Kampf anzubieten, sobald ich einmal in der Bai bin, wenn ich auch weiter nichts von ihnen erwarte, als daß sie versuchen werden, mich in die Luft zu sprengen . . . Mit einer solchen Mutter mußt Du nothwendig das richtige Gefühl für Religion und Tugend besitzen. Ich habe das Bewußtsein, hinsichtlich Eurer Beiden pflichttreu gewesen zu sein, soweit die Schwäche meiner Natur mir dies gestattet hat. Ich war Euch stets von Herzen ergeben und sollte es Gott gefallen, mich fortzunehmen, so scheide ich in der Gewißheit, meine Pflicht erfüllt zu haben. Meines Wissens habe ich Niemand je Unrecht gethan, sondern versucht so viel Gutes zu stiften wie ich vermochte. Sorge für Deine Mutter, wenn ich fallen sollte und mag Gott Euch Beide segnen und behüten.“

In welch schönes Familienleben lassen uns diese beiden zu so ernster Stunde und in so einfachen aber darum auch so wahren und ergreifenden Worten geschriebenen Briefe einen Blick thun, und wie zeichnen sie den Character des Mannes, der mit so rührendem Gottvertrauen und so großer aus ihm

erwachsender Ruhe in den blutigen Kampf zieht, aus dem er kaum wiederzukehren glaubt. In den wenigen Zeilen giebt sich gleichzeitig der liebende und treue Gatte und Vater, der fromme und tapfere Held kund, dessen höchstes Gebot die treue Pflichterfüllung gegen Gott und sein Vaterland, gegen seine Familie und seine Mitmenschen ist.

Zu Farraguts Verfügung standen vier Korvetten „Hartford", „Brooklyn", „Richmond", welche drei bereits im Mississippi gefochten und die frisch hinzugekommene „Lackawanna" sowie 10 Kanonenboote — sämmtlich von Holz, endlich die vier neuerbauten Monitors „Tecumseh" „Manhattan" „Winnebago" und „Chickasaw".

Die ihm gegenüberstehenden feindlichen Kräfte waren zunächst die beiden Forts Morgan und Gaines, ersteres am rechten Eingange der Bai gelegen und das bedeutendere. Es war mit 68 Geschützen verschiedenen Kalibers von 10zölligen Columbiaden bis herunter zu 24Pfündern bewaffnet, zu denen noch 29 Geschütze in den äußeren Batterien traten. Von diesen enthielt die à fleur d'eau gelegene 4 zehnzöllige Columbiaden, 1 achtzöllige und 2 sechseinhalbzöllige gezogene Kanonen. Die Besatzung dieses Forts betrug 640 Mann.

Gaines, am linken Eingange und auf der Spitze der Dauphin-Insel, liegt 7500 Schritt nordwestlich von Morgan und war mit 30 Geschützen armirt, das kleinste Kaliber 24Pfünder.

Südlich und östlich von Fort Gaines erstreckt sich flaches Wasser. Quer über dieses in der Richtung gegen Morgan und soweit es von flacheren Fahrzeugen passirt werden konnte, hatte man Pfähle in den Grund getrieben und in dem tieferen Wasser diese Sperrung durch Seeminen fortgesetzt, welche das Fahrwasser so verengten, daß die in die Bai vordringenden Schiffe auf 150—200 m an den Kanonen von Fort Morgan vorbei gehen mußten. Der Beginn der Minensperre war durch eine Boje bezeichnet. Innerhalb des Forts lag der mit 6zölligem Eisen gepanzerte Widder „Tennessee" von

210 Fuß Länge 48 Fuß Breite und 14 Fuß Tiefgang. Er hatte zwei Fuß unter der Wasserlinie einen vorstreckenden eisernen Sporn, war mit einem schrägen Dache versehen, wie der „Merrimac" und trug 6 gezogene Geschütze, davon zwei von 7⅛, vier von 6 Zoll Kaliber, welche Vollkugeln von 110 respective 95 Pfund schossen. Außerdem nahmen noch drei, theilweise gepanzerte Kanonenboote, an der Vertheidigung Theil, während die früher vorhandenen drei ungepanzerten aus unbekannten Gründen sich zurückhielten.

Farragut machte aus dem Zeitpunkte des Angriffes kein Geheimniß. Schon einige Tage zuvor erließ er den allgemeinen Befehl für die zu treffenden Vorbereitungen, welche in ähnlicher Weise wie auf dem Mississippi ausgeführt wurden, und dazu gehörte auch, daß er die Holzschiffe wieder paarweise an einander koppeln ließ, um, wenn eins gefechtsunfähig würde, von dem andern durchgeschleppt zu werden. Daß er mit einlaufender Fluth in die Bai zu dringen beabsichtigte, erleichterte das letztere Manöver. Die Monitors, deren Beschädigung nicht so leicht vorausgesetzt wurde, gingen einzeln. Besonders machte der Admiral auf die Seeminen aufmerksam und auf die Nothwendigkeit, nur ostwärts von der Boje und ganz nahe unter Fort Morgan zu passiren.

Am 5. August Morgens 5½ Uhr wurde das Signal „Anker lichten" gegeben und Farraguts Flotte setzte sich in der befohlenen Ordnung in Bewegung. Die Monitors bildeten eine zweite Kolonne neben der ersten nach der Seite des Fort Morgan zu. Die linke Kolonne leitete die Korvette „Brooklyn", welcher Farragut in der „Hartford" zunächst folgte, die rechte führte der Monitor „Tecumseh". Letzterer war am weitesten voraus und feuerte um 6¾ Uhr den ersten Schuß. Fünf Minuten später antwortete das Fort; bald danach schlossen die Holzschiffe auf Signal zusammen, bildeten aber eine schräge gebrochene Linie, damit sie sämmtlich ihre Buggeschütze gebrauchen konnten. Der Admiral legte besonderen Werth darauf, daß die größtmögliche Zahl von Geschützen

ins Gefecht kam und hatte zu diesem Zweck auch die Masttoppen der größeren Schiffe mit Bootshaubitzen armiren lassen, welche Shrapnels feuerten.

Beim weiteren Herannahen litten die Holzschiffe sehr; länger als 20 Minuten waren sie dem enfilirenden Feuer der Batterien und feindlichen Kanonenboote ausgesetzt, dann erst konnten sie ihre Breitseiten abgeben. Diese folgten sich schnell, Schlag auf Schlag, Granaten, Kartätschen, Shrapnels sausten zu Tausenden durch die Luft, dichte Rauchwolken hüllten die Schiffe ein und der Südwestwind trieb jene gegen das Fort. Farragut stand wieder oben im Großwant, um freien Ausblick zu haben.

Das Feuer der Landbatterien wird unregelmäßig, die furchtbaren Lagen der Schiffe treiben die Kanoniere von ihren Geschützen und der sich ihnen entgegenwälzende Pulverdampf erschwert das Zielen. Sie sind zwar nicht entmuthigt und eilen in den Pausen immer wieder an ihre Kanonen, aber sie vermögen wenig zu sehen und ihre Geschosse gehen vielfach fehl, trotzdem daß die Schiffe nur mit ganz langsamer Fahrt vorbeidampfen. Der „Brooklyn" führt einen Ericson'schen Torpedosucher vor dem Bug, er soll den Weg von Minen reinigen und die größte Vorsicht ist geboten.

Gegen 7½ Uhr hat der „Tecumseh" das Fort ziemlich passirt und wendet sich gegen den Widder „Tennessee", der sich ihm voraus an Backbord zeigt. Plötzlich jedoch holt er nach der Seite über und verschwindet in kaum einer halben Minute mit seiner Besatzung in den Fluthen. Er ist auf eine der Seeminen gestoßen und sie hat ihr unheimliches Werk nur zu gut gethan. Der Kapitän Craven, sonst ein ausgezeichneter Offizier, hat im Eifer den „Tennessee" zu engagiren, die Warnung Farraguts unbeachtet gelassen und ist — wenn auch nur eine Schiffsbreite westlich von der Boje vorbeigegangen, anstatt östlich von ihr zu bleiben.

Auf der Flotte ist man sich anfänglich des furchtbaren Unglücks nicht bewußt. Man glaubt, der „Tennessee" sei

untergegangen nnd laute Hurrahs erschallen längs der ganzen Linie. Doch Farragut erschaut von seinem erhöhten Standpunkte die ganze schreckliche Sachlage und weiß, welchen schweren Verlust seine Flotte erlitten. Er hat indessen kaum Zeit sich damit zu beschäftigen, denn ein anderer ernsterer Zwischenfall zieht seine ganze Anfmerksamkeit auf sich. Er sieht, daß die „Brooklyn" stoppt und die Schraube rückwärts schlagen läßt. Besorgt ruft er dem im Top über ihm stehenden Lootsen zu: „Was ist's mit der ‚Brooklyn', hat sie dort nicht Wasser genug?" „Wasser die Hülle und Fülle!" lautet die Antwort.

Die Lage der Flotte wird kritisch, das Manöver der „Brooklyn" bringt die ganze Linie in Verwirrung; alle Schiffe stoppen ihre Maschinen und steuern aus dem Wege, um nicht zusammen zu stoßen. Niemand weiß zu erklären was geschehen ist, fast alle Geschütze schweigen und nur die Batterien am Lande speien Feuer und Flammen. Die Schiffe sind in höchster Gefahr, die ganze Unternehmung droht zu scheitern und sich in eine furchtbare Niederlage zu verwandeln. In diesem Augenblick zeigt sich Farragut in seiner ganzen Größe und sein Feldherrngenie im glänzendsten Lichte.

„Was ist vorgefallen?" ruft er durch das Sprachrohr zur „Brooklyn" hinüber. „Torpedos!" lautet die Antwort von drüben. Der Kapitän der „Brooklyn" hatte den „Tecumseh" sinken sehen; er glaubt das ganze Fahrwasser mit Seeminen versperrt, scheint zu vergessen, daß er mit einem Torpedosucher ausgerüstet ist und schreckt unwillkürlich zurück, ohne zu bedenken, welches Unheil er durch seine unvorsichtige Bewegung für die gesammte Flotte herauf zu beschwören in Begriff steht.

Der Admiral sieht, er muß handeln, wenn nicht Alles verloren sein soll und besinnt sich keinen Augenblick. „Zum Henker mit den Torpedos!" ruft er. „Vier Glockenschläge, Kapitän Drayton, voll Dampf voraus!" Auf das Signal schlägt die Maschine mit voller Kraft an, die „Hartford"

schießt an der „Brooklyn“ vorbei und übernimmt die Leitung der Linie. Die Verwirrung ist auf einmal beendet, die Schiffe folgen ihrem Admiral und er führt sie zu glänzendem Siege. Seine kühne Entschlossenheit in dem verhängnißvollen Momente, wo Alles auf dem Spiele stand, hat die Flotte vor sicherem Verderben gerettet. Das Manöver erregt die staunende Bewunderung der conföderirten Offiziere. Sie sehen die feindlichen Fahrzeuge regellos in einem Knäuel zusammengedrängt und jubeln schon in der Erwartung ihrer sichern Niederlage, da entwirrt sich auf einmal wieder das Chaos, die Linie stellt sich enggeschlossen her, die schweren Geschütze öffnen aufs neue ihren ehernen Mund und überschütten die Batterien mit einem Hagel von Kartätschen und Shrapnells, welche die feindlichen Kanoniere vertreiben oder ihr Zielen unsicher machen.

Die Richtigkeit von Farraguts Grundsatz, daß „das beste Mittel, wenig Verlust vom Feinde zu erleiden das sei, selbst ihm möglichst hart zuzusetzen“ fand hier ihre volle Bestätigung. Er hatte seinen Kapitänen empfohlen, ganz nahe an dem Fort zu passiren und diesem Umstande dankten die Schiffe ihre verhältnißmäßig geringen Verluste. Die Feinde schätzten sie weiter entfernt und die Masse ihrer Geschosse ging deshalb über die Rumpfe fort, da die ihnen entgegentreibenden Rauchwolken sie an der Berichtigung ihres Irrthums hinderten. Ebenso erwies sich die Maßregel die Schiffe zusammen zu koppeln als eine vortreffliche. Die „Oneida“ als Schlußschiff litt am meisten und wurde mit zerschossener Maschine vollständig außer Gefecht gesetzt, aber von ihrem Kameraden der „Galena“ glücklich durchgeschleppt.

Als die „Hartford“ klar von der Minensperre und auch aus Schußweite der Batterien war, befand sie sich etwa 1000 Schritte vor den übrigen Schiffen. Diesen günstigen Augenblick glaubte der Widder „Tennessee“ zum Angriff auf sie benutzen zu können und dampfte hinter Fort Morgan vorkommend in der Absicht herbei, sie niederzurennen. Doch

das Flaggschiff war auf seiner Hut; es manövrirte so vorzüglich, daß der beabsichtigte Stoß mißlang. So wechselten beide Schiffe nur ihre Breitseiten, die der „Hartford“ schwere Verluste beibrachten, an dem Widder aber harmlos abglitten. Letzterer nahm nun seinen Weg auf die zunächst folgende „Brooklyn“, anscheinend um sie zu rammen. Auf Hundert Schritt Entfernung drehte er jedoch plötzlich auf und gab ihr eine Lage, von der er sich wahrscheinlich bei der eigenen Unverwundbarkeit mehr Erfolg versprach, als von einem nicht gelingenden Stoße. Die Geschosse schlugen glatt durch die Korvette und verursachten großen Schaden.

Dann wiederholte der „Tennessee“ dasselbe Manöver bei dem nächsten Schiffe der Korvette „Richmond“. Diese ging ihm mit vollem Dampf entgegen und ihr Kapitän Jenkins hatte vorn auf der Back Seesoldaten mit dem Befehle aufgestellt, in die Kanonen-Pforten des nahenden Ungethüms zu feuern, sobald sich deren eiserne Schutzdeckel höben, während er seine Geschütze auf die feindliche Wasserlinie richten ließ. Sei es, daß das Feuer der Seesoldaten die feindlichen Kanoniere wirklich an gutem Zielen hinderte oder die Schnelligkeit beider Schiffe daran Schuld trug — die Geschosse des Widders gingen sämmtlich über die „Richmond“ fort, während deren Kugeln zwar trafen, aber unschädlich an dem Panzer abprallten.

Das große nordische Kanonenboot „Monongahela“ suchte nun seinerseits den Widder zu rammen, aber dieser wich dem Stoße aus und beide trafen sich nur unter spitzem Winkel, während das Feuer des „Tennessee“ dem Gegner starke Verluste zufügte. Danach ging letzterer auf die bereits gefechtsunfähige „Oneida“ los, drehte unter ihrem Heck auf, gab ihr in rascher Folge zwei Breitseiten mit blutigen Erfolgen und kehrte dann auf seinen Ankerplatz unter Fort Morgan zurück.

Farragut richtete inzwischen sein Augenmerk auf die drei andern feindlichen Kanonenboote, welche vor den Schiffen

herlaufend ihnen durch enfilirendes Feuer außerordentlich lästig wurden. Er brachte eins derselben unter seine Breitseite und damit war dessen Schicksal bald besiegelt. Um nicht zu sinken, lief es auf den Grund und wurde später verbrannt. Die beiden andern traten darauf schleunigst den Rückzug an, verfolgt von den losgekoppelten nordischen Kanonenbooten. Dem einen gelang es nach Mobile hinauf zu entkommen, das andere wurde genommen.

Der erste Act des blutigen Dramas ist beendet, Fort Morgan forcirt und, wenn auch mit schwerem Verluste, der Hauptzweck der Unternehmung, das Eindringen in die Bai erreicht. Doch ein furchtbarer Feind bleibt noch unbesiegt, und unbeschädigt, der Widder „Tennessee". Er liegt unter den Kanonen von Morgan und Farragut muß besorgen, daß er ihm die gewonnenen Lorbeeren wieder entreißt. Er beschließt ihn deshalb anzugreifen, aber erst zum Abend, wenn die Dunkelheit dem Kommandanten von Fort Morgan nicht mehr gestattet, Freund von Feind zu unterscheiden. Die Frage „Holz gegen Eisen" soll und muß zum Austrag kommen. Bis dahin giebt er seiner Flotte Signal zum Ankern, um ihr nach dem heißen Kampfe etwas Ruhe zu gönnen, doch es ist alles fertig um in wenigen Minuten die Anker wieder zu lichten; in den Kesseln wird der nöthige Dampfdruck gehalten, um sofort wieder manövriren zu können.

Die Vorsicht ist nicht umsonst, denn schon fünfzehn Minuten nach dem Ankern sieht man den Widder seinen Platz verlassen und unter vollem Dampf seinen Weg direct auf die „Hartford" nehmen. Es ist ein kühnes Wagniß des Admiral Buchanan mit seinem einzelnen Schiffe eine Flotte von 17 anzugreifen, darunter drei Monitors, von denen ein kleinerer damals den „Merrimac" besiegt. Doch er unternimmt es in Vertrauen auf seinen eigenen Muth, auf die Stärke seines Panzers. Der „Merrimac" war nur mit vierzölligem Eisen gedeckt, der „Tennessee" trägt einen solchen von sechs Zoll und von den hunderten schweren Geschossen, die im Laufe

der Schlacht ihn getroffen, hat kein einziges ihm Schaden zugefügt. Er will die Holzschiffe rammen, sie mit seinen 100pfündigen Granaten zerschmettern und hofft das Glück des Tages noch wenden zu können.

Er findet die Gegner vorbereitet zum Kampfe auf Leben und Tod. Sobald man sein Anrücken wahrnimmt, heben sich auch die Anker aus dem Grunde, die Schiffe rangiren sich, bereit ihn würdig zu empfangen und die Mannschaften stehen abermals klar bei ihren Kanonen. Wenige Signale künden des Admirals Befehle. Sämmtliche Schiffe sollen rammen und ihre Geschütze nur in nächster Nähe gebrauchen — danach stürmen sie mit voller Dampfkraft auf den gemeinsamen Gegner los.

Die „Monongahela“ das größte der Kanonenboote, wohl eher eine Korvette zu nennen, mit einer Batterie von 11 und 9zölligen Geschützen erreicht zuerst den Widder. Unter dem größten zulässigen Dampfdrucke und mit ihrer schnellsten Fahrt führt sie den Stoß, doch er trifft nur schräg. Der „Tennessee“ hat sein Ruder etwas übergelegt und dadurch den rechtwinkligen Aufprall zu vermeiden gewußt. Er bleibt unbeschädigt, die „Monongahela“ dagegen zerschmettert ihren ganzen Vorsteven bis unter die Wasserlinie, dann feuert sie auf wenige Fuß Entfernung ihre 11zölligen Kanonen, doch sie prallen von dem Panzer ab, wie Kieselsteine von einer Mauer. Dagegen erhält sie selbst zwei Schuß, welche das ganze Schiff durchschlagen.

Den nächsten Stoß ertheilt die „Lackawanna“. Sie trifft auf das Günstigste unter rechtem Winkel am hintern Ende der Kasematte. Die Erschütterung ist eine gewaltige, aber für den Widder nicht schädlich. Er neigt sich nur etwas nach der entgegengesetzten Seite und setzt dann ungehindert seinen Weg auf das Flaggschiff fort. Die „Lackawanna“ ist schlimmer fortgekommen als ihr Vorgänger. Auch ihr ganzer Steven ist zerschmettert und das Schiff schwer leck geworden. Der Widder findet selbst keine Gelegenheit Stöße

auszutheilen, überall sieht er die Steven der Feinde auf sich gerichtet, desto mehr Verderben richtet er aber mit seinen Geschützen an und es fehlt ihm nicht an Zielen; überall wohin er seine Kanonen richtet findet er Gegner, während diese im Gebrauch ihres Feuers vielfach behindert sind, um sich nicht gegenseitig zu treffen.

Als drittes Schiff versucht die „Hartford" ihr Glück, doch ohne besseres Resultat und ebenso wenig wirkt ihre auf wenige Fuß abgegebene Breitseite, während sie durch eine Granate empfindlichen Verlust leidet. Sie beschreibt einen Kreis, um ihren Stoß zu wiederholen, da kommt ihr plötzlich die „Lackawanna" entgegen. Es ist keine Möglichkeit, der Collision auszuweichen, der Bug des Kanonenbootes gräbt sich in ihre Seite und bricht sie bis auf die Wasserlinie ein. Dem bereits zerschmetterten Steven der „Lackawanna" ist es allein zu danken, daß die Bresche nicht tiefer nach unten geht und die „Hartford" in die Tiefe sinkt.

Die „Brooklyn" kommt nicht zum Stoß und ebenso wenig wirkt ihre Breitseite, desto schlimmer die des Widders. Bereits eine halbe Stunde hat der Kampf gewährt, doch die kurze Zeit genügt, um ein für alle Mal die Frage von Holz gegen Eisen zu erledigen. Sie ist gegen Holz entschieden.

Jetzt ist die Reihe an den Monitors. Sie rammen vorläufig nicht, aber ihre schweren Geschosse donnern aus nächster Nähe gegen den Panzer. „Winnebago" und „Chickasaw" haben 11zöllige, der „Manhattan" 15zöllige Geschütze. Im Ganzen werden nur zwanzig Schuß abgegeben, aber sie genügen, um die Schlacht zu beenden. Ein Fünfzehnzöller des „Manhattan" durchschlägt die Kasematte, ein anderer zerstört den Steuerapparat; der Schornstein wird abgeschossen, drei Pfortendeckel sind eingeklemmt, so daß die betreffenden Geschütze unbrauchbar werden und ein letzter Schuß zerschmettert Admiral Buchanan den Fuß. Die weiße Flagge geht auf und unter tausendstimmigem Hurrah der Flotte

ergiebt sich der grimme Feind, erhält aber nach dem Streichen seiner Flagge noch einen Stoß von der „Ossipee", die ihren Anlauf nicht mehr hemmen kann. Die letzte Hoffnung der Conföderirten ist damit zu Grabe getragen, die Bai von Mobile in unbestrittenem Besitz der Union. Der Sieg ist groß, glänzend, aber theuer erkauft, er kostet Farragut ein Schiff und 353 Mann. Von den 153 Köpfen der „Tecumseh"-Besatzung sind nur 17 gerettet, der Kapitän selbst ist ertrunken. Jene siebzehn Mann danken ihre Rettung dem Admiral. Mitten in der furchtbaren Aufregung, als er, um die Flotte zu retten, trotz der drohenden Minen voran dampfte, hat er daran gedacht, ein Boot auszusetzen und die Ueberlebenden aufzufischen. „Hartford" und „Brooklyn" haben die meisten Verluste, jene 25 Todte und 28 Verwundete, diese 11 Todte und 43 Verwundete.

Als der heiße Kampf beendet war und Farragut aus dem Top heruntersteigend das Deck betrat, hatte man die Todten der „Hartford" auf dem Hinterdeck niedergelegt. Sein treuer Bootsteurer Knowles, der alle bisherigen Kämpfe mit ihm bestanden und in Sorge um den geliebten Vorgesetzten ihn dort oben auf seinem luftigen Standpunkte durch Festbinden mit einem Tau gegen Herabstürzen zu sichern gesucht hatte, stand neben ihm. „Es war das einzige Mal," erzählte er nachher, „daß ich den alten Herrn habe weinen sehen, aber die Thränen stürzten ihm aus den Augen wie einem Kinde."

Am andern Morgen sprach der Admiral Offizieren und Mannschaften der Flotte seinen Dank aus. „Nie," sagte er, „habe ich Männer mit mehr Muth und freudigerer Hingebung ihre Schuldigkeit thun sehen. Obwohl sie wußten, daß der Feind alle möglichen teuflischen Mittel für unsere Vernichtung geplant hatte, obwohl sie Augenzeugen der fast augenblicklichen Zerstörung des „Tecumseh" durch eine Seemine waren, und trotz des Gemetzels unter ihren Freunden und Kameraden, zögerte Niemand, seinem Oberbefehlshaber durch die Sperre

der Minen zu folgen, über die wir nichts Anderes wußten, als was unsere Feinde von ihr behaupteten, daß wir alle bei einem Eindringen sicher in die Luft gesprengt werden sollten. Für dies ehrenvolle und unbedingte Vertrauen in Euren Führer sage ich von Herzen Dank."

Einen schönen Beweis für die Liebe und Verehrung, welche Farragut bei seinen Untergebenen genoß und welche die Freudigkeit erklärt, mit der sie im verzweifeltsten Kampfe ihm folgten, lieferte der unvorhergesehene Zusammenstoß der „Hartford" mit der „Lackawanna". Derselbe war so heftig, daß Jedermann an Bord glaubte, das quer getroffene Flaggschiff müsse unbedingt sinken. Da erhob sich sofort der allgemeine Ruf „Rettet den Admiral, bringt den Admiral aus dem Schiffe!" Niemand dachte an sich und die eigene Gefahr, alle Sorge war nur auf die Sicherheit Farraguts gerichtet. Dieser selbst freilich theilte solche Gedanken nicht. Mit für sein Alter merkwürdiger Gewandtheit kletterte er sofort nach dem Stoße herunter und in die Rüsten außenbords, um sich persönlich von dem Zustande des Schiffes zu überzeugen. Als er sah, daß die Bresche nicht bis unter die Wasserlinie gerissen war, befahl er dem Kapitän mit voller Kraft weiter zu gehen, um den Widder zum zweiten Male anzugreifen. Kurz bevor es dazu kam, hatte jener jedoch die Flagge gestrichen.

Daß ein solches Beispiel von Muth, Unerschrockenheit und Ruhe im heißesten Schlachtgewühl auf die Untergebenen begeisternd einwirken und sie mit gleichen Gefühlen beseelen musste, war nur natürlich und zeigte sich auch bei dieser Gelegenheit in den verschiedensten Richtungen. Namentlich zog aber die Handlungsweise eines kaum dem Knabenalter entwachsenen Kadetten die allgemeine Aufmerksamkeit und Bewunderung auf sich. Als der „Tecumseh" gesunken war und Farragut dem an die linke Seite des „Hartford" gekoppelten Kanonenboote „Metacomet" befahl, ein Boot zur Rettung der Ueberlebenden zu entsenden, sprang der Kadett

Nields in dasselbe, steuerte unter der Batterie der „Hartford" vorbei und um die „Brooklyn" bis auf einige Hundert Schritte an das Fort Morgan, während die Geschosse von Freund und Feind ihn umsausten Plötzlich fiel ihm ein, daß das Boot keine Flagge zeige. Er ließ die Steuerleinen fallen, steckte die Flagge auf und sie entfaltete sich im Winde flatternd unter dem Hurrah der Bootsmannschaft. Dann steuerte der brave Knabe weiter auf sein Ziel, es gelang ihm einen Offizier, den Lootsen und 8 Mann des verunglückten Schiffes zu retten und mit ihnen das letzte Schiff der Flotte die „Oneida" zu erreichen, wo er bis zur Beendigung des Kampfes blieb. Ein an Bord der „Hartford" gefangener Offizier des „Tennessee" sagte über diese wahrhafte Heldenthat. „Ich kann nicht beschreiben, was ich und die Mannschaften meines Geschützes dabei fühlten, als wir den Knaben in seinem Boote beobachteten, aber unwillkürlich hob sich die Mündung unserer noch auf den „Tecumseh" gerichteten Kanone und ihr tödtlicher Inhalt flog hoch über den Köpfen jener todesmuthigen Bootsbesatzung fort." Farragut sandte, als er von der schweren Verwundung seines einstigen Freundes und Schiffsgenossen Buchanan hörte, sofort seinen Geschwaderarzt, um ihm jede mögliche Hilfe angedeihen und ihn zur besseren Pflege auf die „Hartford" bringen zu lassen, doch der Admiral wies diese Freundlichkeit schroff zurück. „Ich bin ein südstaatlicher Mann, ein Feind, ein Rebell," erwiderte er, „und mache keine Ansprüche darauf, der Freund meines Besiegers zu sein oder ihm eine Gunst zu danken. Ich wünsche nur anständig als Kriegsgefangener behandelt zu werden." Farragut fühlte sich durch die von verbissener Parteileidenschaft eingegebene Antwort tief verletzt, aber unterließ es deshalb nicht, den einstigen Kameraden mit aller Sorgfalt umgeben und durch seinen Geschwaderarzt behandeln zu lassen, dessen Geschicklichkeit er nicht nur die Erhaltung seines Fußes, sondern wahrscheinlich auch seines Lebens schuldete. Auf Requisition Farraguts ge-

stattete der Commandant von Fort Morgan, daß Buchanan, sowie die übrigen Verwundeten des „Tennessee" in einem Kanonenboote ungehindert passiren und nach Pensacola gebracht werden durften.

Ein anderweitiges Zeugniß für die Großherzigkeit Farraguts giebt sein officieller Schlachtbericht. Obwohl die Flotte durch das Zaudern des Kapitän Alden von der „Brooklyn" in eine schreckliche Lage gebracht wurde, geht er über diesen Umstand in der mildesten Form hinweg und sagt an einer andern Stelle: „die Kommandanten der Schiffe, welche an der Schlacht Theil nahmen, verdienen sämmtlich meine wärmste Empfehlung, nicht allein wegen ihres unermüdlichen Eifers in der Vorbereitung ihrer Schiffe für den Kampf, sondern namentlich für die Geschicklichkeit und Kühnheit, mit der sie meinen Befehlen während der Schlacht nachkamen. . . . Von meinem erhöhten Standpunkte aus in der Takelage konnte ich nicht allein das Deck der „Hartford", sondern auch sämmtliche andere Schiffe überschauen und damit ein Urtheil über die Leistungen ihrer Offiziere und Mannschaften gewinnen."

Fort Gaines ergab sich am 6. August und das noch nicht völlig armirte Fort Powell an der südlichen Seite der inneren Bucht von Mobile, welches zur Beherrschung des dort nach dem Mississippi und New-Orleans führenden Kanals errichtet war, sprengten die Conföderirten selbst in die Luft. Fort Morgan dagegen fiel erst am 23. August vor einem combinirten Angriffe von Flotte und Heer und nachdem es von Beiden 24 Stunden lang bombardirt war. Auf die Einnahme der Stadt Mobile verzichtete man vorläufig, da sie durch die Bewältigung der Forts und die Zerstörung der Flottille für die Zwecke des Nordens unschädlich geworden war. Die Configuration der äußeren Gewässer der Bai, so wie die Lage der Befestigungen hatte es bis dahin unmöglich gemacht, durch die Blockade den Hafen gänzlich zu schließen. Im Gegentheil gelang es so vielen schnellen englischen Dampfern in der Nacht die Blockade zu brechen,

daß die Südstaaten über Mobile nicht nur reichlich mit allen Kriegsbedürfnissen versehen wurden, sondern daß auch eine lebhafte Ausfuhr von Baumwolle stattfinden konnte. Dies wurde nun verhindert und die Conföderirten erhielten dadurch einen so nachhaltig wirkenden Schlag, daß man Mobile bis auf Weiteres sich selbst überlassen konnte. Die Sache des Südens ging zusehends abwärts. Seine Kräfte erschöpften sich und sein weiteres Ringen war nur noch ein Kampf der Verzweiflung ohne Aussicht auf Erfolg. Bis auf Wilmington war jetzt die gesammte Küste wieder in den Händen der Union und auch dies fiel einige Monate danach, um der Conföderation den Todesstoß zu versetzen.

Die Schlacht von Mobile-Bay setzte Farraguts Ruhm die Krone auf, nicht allein weil ihre politischen Folgen den endlichen Sieg des Nordens und die Erhaltung der Union außer Frage stellten, welche der Admiral durch die Eröffnung des Mississippi überhaupt erst möglich gemacht hatte, sondern weil sich sein Feldherrngenie und seine kühne Entschlossenheit in glänzenderem Lichte zeigten, als je zuvor.

In dem Augenblicke, als er nach dem Untergang des „Tecumseh" beim Zurückgehen der „Brooklyn" die Leitung der Linie übernahm und, wie er sich in seinem Schlachtbericht ausdrückt, „mit voller Kraft durch die Minensperre dampfte gefolgt von seinen Schiffen, deren Offiziere alle glaubten, daß sie mit ihrem Oberbefehlhaber in einen ruhmvollen Tod gingen" war er wahrhaft erhaben, während die todesmuthige Gefolgschaft seiner Schiffe nicht weniger für den herrlichen Geist spricht, mit dem er seine Untergebenen zu beseelen gewußt. Aber auch in anderer Beziehung bot die Schlacht von Mobile-Bay hohes Interesse für sämmtliche Seemächte. Sie brachte die Frage von „Holz gegen Eisen" wie bereits weiter oben bemerkt ein für alle Mal zum Austrag; sie zeigte unwiderleglich, daß Holzschiffe gegen gepanzerte ohnmächtig seien und sie als Schlachtschiffe von der Weltbühne abtreten müßten. Lange hatten sich Seeoffiziere alter Schule und unter ihnen

besonders Farragut gegen diese Ueberzeugung gesträubt, aber nach diesem Kampfe war er auch der erste, der diesen Irrthum offen anerkannte.

Am 8. August schrieb er seiner Frau: „Wie ich Dir bereits am 5. in kurzen Worten mittheilte, hat es Gott gefallen, mir einen Sieg zu verleihen, der zu den am schwersten erkämpften meines Lebens gehört und ebenso wichtig für unser Land ist — über den Rebellenwidder „Tennessee". Ich habe immer geäußert, ich sei der geeignete Mann, um ihn zu bekämpfen, weil ich glaubte, ich könne es mit Erfolg thun. Jedenfalls war meine Ueberzeugung eine ehrliche und ebenso hatte ich den entschlossenen Willen dazu, aber ich wußte nicht wie furchtbar der „Tennessee" war."

Und letzteres hatte sich in großartigster Weise gezeigt. Die Schiffe litten bei Mobile ganz bedeutend mehr als bei der Passage von Fort Jackson, aber der größte Theil der Verluste war ihnen nicht durch die Landbatterien, sondern durch den „Tennessee" beigebracht, während dieser durch die Holzschiffe so gut wie gar nicht beschädigt wurde. Er erhielt vier Stöße unter voller Dampfkraft von vier großen Schiffen der Flotte, der „Monongahela", „Lackawanna", „Hartford" und der „Ossipee", davon zwei rechtwinklig. Nur die „Hartford" blieb dabei verhältnißmäßig wenig beschädigt, während die drei andern schwere Havarie machten. Die mit der Untersuchung beauftragte Commission erklärte mit Bezug darauf: „Aeußerlich finden sich keinerlei Eindrücke oder Anzeichen dafür, daß der Rumpf des Widders durch die Stöße gelitten hat, aber da das Leckwasser des ersteren sich von 3 Zoll stündlich auf 6 Zoll vermehrt hat, darf man den Schluß ziehen, daß dies eine Folge der dem ganzen Gebäude zugefügten Erschütterungen sei." Ebenso gut und mit größerer Wahrscheinlichkeit kann man aber das vermehrte Lecken den gewaltigen Erschütterungen der auf wenige Fuß Entfernung abgegebenen Breitseiten der Schiffe, sowie der 11 und 15zölligen Geschütze der Monitors zuschreiben, die schließlich allein den

Widder überwältigten und zwar auch nur durch ein Zusammentreffen von besondern Umständen.

Wie vorzüglich die nordischen Schiffe und namentlich auch die Kanonenboote und Monitors geschossen hatten, ergab sich daraus, daß sich am hinteren Theile der Kasematte auf einem Raum von wenigen Quadratfuß nicht weniger als 9 Eindrücke von 11zölligen Geschossen fanden, welche jene Fahrzeuge allein führten. Sie waren nicht durchgedrungen, aber hatten die Befestigungsbolzen der Platten vielfach nach innen abgesprengt und diese selbst stark gelockert. Eine einzige 15zöllige Kugel von dem „Manhattan" hatte den Panzer und auch dessen Holzrücklage durchschlagen, so daß von letzterer große Splitter nach dem Innern des Schiffes zu losgebrochen waren, während die Kugel noch im Holze stecken blieb und dies war auch nur dem Umstande zu danken, daß der Commandant des „Manhattan" eine Pulverladung von 60 Pfund nehmen ließ. Bei Charleston hatten die 15Zöller gegen die „Atalanta" keine solche Erfolge gehabt, weil sie nur mit 35 Pfund Pulver schossen. Aus Vorsicht war nämlich von dem Constructeur dieser Geschütze, Admiral Dahlgreen, eine solche kleine Ladung anempfohlen, weil er ein Springen vermeiden wollte, das leicht von den unheilvollsten Folgen, nicht allein für Schiff und Mannschaft, sondern für den Ausgang des Kampfes hätte werden können. Es spricht allerdings für die Güte des von ihm verwandten Materials, daß das Geschütz nicht allein jene 60, sondern später sogar 100 Pfund Pulver vertrug und damit bei Schießversuchen in Shoeburyneß die beste englische 8zöllige Panzerplatte zerschmetterte.

Im Ganzen war die Kasematte einige achtzig Mal getroffen, aber außer jener einen wurden dadurch nur drei wesentliche Beschädigungen verursacht, indem von drei Pforten die fünfzölligen eisernen Schutzdeckel eingeklemmt waren, so daß die hinter ihnen stehenden Geschütze nicht mehr gebraucht werden konnten. Die eigentliche Ursache des Unterliegens war die Zerstörung des Steuerapparats, den die Conföderirten

unvorsichtiger Weise nicht genügend geschützt hatten, wozu dann noch die schwere Verwundung des Admiral Buchanan durch abfliegende Bolzen und das Abschießen des Schornsteins traten.

Farraguts Sieg wurde in seiner ganzen Bedeutung nicht nur von allen Amerikanern, mochten sie Unionisten oder Conföderirte sein, sondern auch in Europa und namentlich in England empfunden. Das in dieser Beziehung competenste Organ der englischen Presse die „Army & Navy Gazette" äußerte sich noch vor dem Fall von Fort Morgan zuerst darüber in objectiver Weise, nachdem von allen Seiten der Versuch gemacht war, wie bisher die Erfolge des Nordens zu verkleinern und nur südstaatliche Tapferkeit zu verherrlichen. „Was immer für Betrachtungen über den Werth von Farraguts Erfolg durch seine Forcirung der Forts am Eingange der Mobile-Bay angestellt und von drüben aus bei uns verbreitet sind," lautet der Artikel, „so kann kein Zweifel darüber bestehen, daß der Admiral einen ganz hervorragenden Sieg erfochten und den Conföderirten in jener Gegend einen schweren Schlag versetzt hat. Man betonte, daß er nichts weiter gethan habe, als an Fort Gaines und Morgan vorbeizugehen und einen Theil der feindlichen Seestreitkräfte zu zerstören, daß seine Position sehr gefährdet sei, weil seine Tranportschiffe nicht die Batterien passiren könnten und er selbst zurück müßte, um seine Vorräthe zu ergänzen; daß er wegen des flachen Wassers und der sie umgebenden starken Befestigungen die Stadt Mobile selbst nicht erreichen und auch das Gewonnene nicht halten könne, da er über keine Truppen zur Einschließung der Forts verfüge. Die gestern eingetroffnen Nachrichten haben jedoch alle diese Ansichten, Beweisgründe und Versicherungen bis auf eine Thatsache in die Luft verweht. Durch die Eroberung von Fort Gaines und die freiwillige Zerstörung von Fort Powell ist Farraguts Stellung eine vollständig gesicherte. Das mittlere Fahrwasser ist offen, bei Fort Gaines können alle beliebigen Vorräthe gelandet werden

und der Kanal nach New Orleans muß jetzt nothwendig in die Hand des Siegers fallen. Nach New Orleans war Mobile der bedeutendste Baumwollenhafen der Vereinigten Staaten. Es trieb bis jetzt große Geschäfte durch Blockadebrecher und versorgte die Conföderirten mit reicher Zufuhr. Jetzt können weder Baumwolle aus noch Güter eingehen und Mobile mit seinen Einwohnern und seiner Garnison fällt fortan der verarmten und hart gedrückten Conföderation zur Last.

Bereits ist eine Flotte von Transportschiffen mit Erfrischungen und Eis von New York ausgelaufen, um sie dem beherzten Admiral zuzuführen, dessen Waffenthaten ihm den höchsten Platz in seinem Berufe sichern und ihn als den ersten Seeoffizier unseres Zeitalters hinstellen, soweit wirklicher, durch Muth, Geschick und harten Kampf erworbener Ruhm dabei in das Spiel kommt."

Diese rückhaltslose Anerkennung war der Beginn eines Umschwungs der öffentlichen Meinung in England. Es ließen sich vielfach ähnliche Urtheile in der Presse hören, man schlug überhaupt einen andern Ton gegen die Nordstaaten an und wenn auch die auf Handelsneid gegründete feindselige Stimmung gewisser Kreise nicht geschwunden sein mochte, so zeigte sie sich nicht mehr an der Oberfläche. Die gewaltigen Leistungen der Unionsschiffe, die Zerstörung des mit 6 Zoll Eisen gepanzerten, „Tennessee" durch die Monitors in kaum zwanzig Minuten begann ein gewisses Unbehagen zu erregen. Man befürchtete, daß Amerika Rechenschaft für gewisse völkerrechtwidrige Vorgänge fordern würde und hütete sich deshalb, den für die englische Schifffahrt so bedrohlich gerüsteten und in den heißesten Schlachten erprobten, vor nichts zurückschreckenden Gegner noch mehr zu reizen.

Nach dem Falle von Fort Morgan unternahm Farragut mit einigen flachgehenden Fahrzeugen eine genaue Recognoscirung von Mobile. Er fand, daß man einen noch nicht ganz vollendeten Panzerwidder in dem Hauptfahrwasser ver-

senkt und dasselbe auch noch anderweitig durch Pfahlreihen verbarrikadirt hatte, welche ihrerseits wieder von dem Feuer schwerer Batterien beherrscht wurden. Ohne vorherige Beseitigung dieser Sperrungen war es unmöglich bis zur Stadt vorzudringen.

Er traute sich wohl zu, Mobile zu erobern, aber nach seiner Ansicht wäre dies keine gute Politik gewesen. Einmal hätte es einer bedeutenden Truppenmacht bedurft, um es zu halten und andererseits einen schweren Druck von der Conföderation genommen, der jetzt in der Sorge für 80 000 erwerblose Bewohner der Stadt auf ihr lastete. Die Regierung erkannte die Berechtigung dieser Gründe an und stand deshalb vorläufig von weiteren Schritten gegen Mobile ab. Farragut war sehr damit einverstanden, denn die kriegerischen Operationen mit kleinen Fahrzeugen berührten ihn gar nicht sympathisch. In einem Privatbriefe gab er seinen Gefühlen darüber auch unverholen Ausdruck

„Um Mobile zu halten," schrieb er, „würde eine große Armee erforderlich sein. Ueberdem würden alle Verräther und schuftigen Speculanten dahinströmen und der Conföderation die Reichthümer von New-York zuführen. Will die Regierung aber die Stadt genommen sehen, so muß sie auch die Mittel dazu zur Verfügung stellen. Uebrigens muß ich gestehen, daß ich kein Freund davon bin, in 7—9 Fuß Wasser zu arbeiten und mehr ist dort nicht innerhalb verschiedener Seemeilen von Mobile. Der Feind hat das Fahrwasser mit Forts, Pfählen und versenkten Schiffen gesperrt. Nun, Du weißt, daß ich keinerlei Schwierigkeiten mache, irgendwohin mit der „Hartford" zu gehen, aber wenn ich sie zurücklassen und mich auf einem Fahrzeuge mit sechs Fuß Tiefgang einschiffen soll, dann fühle ich mich höchst unbehaglich."

Einige Auszüge aus anderen Privatbriefen, die Farragut in dieser Zeit schrieb, und die einen Einblick in verschiedene Seiten seines Charakters geben, sind interessant genug, um hier ebenfalls eine Stelle zu finden. So schrieb

er Mitte Oktober seinem Sohne. „In Betreff Deiner Studien denke immer daran, mein lieber Sohn, daß das, was man sich leicht aneignet, nicht so fest haftet, als was mehr Mühe kostet. Ich gestehe, ich weiß nicht viel von analytischer Geometrie und ebenso wenig würde ich in Deinem Alter den Nutzen von Dampf, Telegraphen und Eisenbahnen begriffen haben, aber ich weiß jetzt vollkommen die Schwierigkeiten zu schätzen, welche es macht, um jene in Ordnung zu halten. Gehe deshalb mit Deinem Zeitalter vorwärts, mein Junge, aber vergiß nicht, daß für einen Offizier ein sehr nothwendiges Studium das der Menschen ist. Wenn Dir Deine analytische Geometrie einmal Nutzen bringen mag, kommt Menschenkenntniß Dir täglich zu gute. Die rechten Menschen auf den rechten Platz zu stellen, ist für einen Befehlshaber eine Frage des Erfolges oder der Niederlage. . . .

„Nimm noch eine andere Belehrung in Bezug auf die Angelegenheit an, auf die Du anspielst — ich meine über den Streit mit der Regierung. Dr. Franklin sagte: ‚Beuge lieber Dein Haupt etwas, anstatt damit gegen einen Balken zu rennen‘. Es ist nicht nöthig, ein Unrecht zu thun, um aus einer Schwierigkeit herauszukommen. Unsere Pflicht ist es, uns den Entscheidungen der Regierung zu unterwerfen. Es ist ihre Aufgabe, solche Sachen zu entscheiden. Sie mag bisweilen ungerecht sein, aber eine unkluge Entscheidung fällt früher oder später immer auf diejenigen Beamten zurück, welche sie getroffen haben. Deshalb, mein Sohn, vermeide, wenn möglich, Schwierigkeiten mit Deinen Vorgesetzten, aber dulde nie eine Unwürdigkeit, ohne Dich in geeigneter Weise dagegen aufzulehnen.“ . . . . .

In einem späteren Briefe an seine Frau heißt es: „Glaube nicht, daß ich mich von Schmeicheleien bethören lasse. Gott sei Dank besitze ich die Kraft, solchen Versuchungen zu widerstehen. Ich vermeide die Häfen so viel wie möglich, sowohl meiner selbst wegen, als auch wegen des Wohlbefindens meiner Offiziere und Mannschaften. Nicht alle

sind fähig, dem Teufel — besonders in der Gestalt der Flasche — so zu widerstehen wie ich, wenngleich ich glücklicher Weise nur gegen Wenige in dieser Beziehung habe einschreiten müssen."

Wie schon früher, suchten auch jetzt wieder hervorragende Politiker ihn zu bewegen, daß er gestatte, ihn als Kandidat für den Präsidentenstuhl aufzustellen. Er lehnte jedoch die ihm zugedachte Ehre wieder eben so höflich wie entschieden ab und schrieb darüber an seine Frau: „Ich bin meinen Freunden dafür zwar verpflichtet, besitze jedoch keinen andern Ehrgeiz, als das zu sein, was ich bin — Admiral. Natürlich wünsche ich als solcher aber mich eines guten Namens zu erfreuen. Ich habe drei Jahre lang schwer gearbeitet, an elf Kämpfen Theil genommen und bin erbötig, noch elf Schlachten mitzumachen, wenn es erforderlich sein sollte, aber wenn ich einmal zu Hause gehe, will ich für mich auch Ruhe und Frieden haben."

Er bedurfte derselben aber schon jetzt dringend. Die ununterbrochenen schweren geistigen und körperlichen Strapazen konnten auf einen Mann in so vorgerückten Jahren nicht ohne Einwirkung bleiben und seine Gesundheit war so angegriffen, daß sein Flaggkapitän und treuer Freund Drayton es für seine Pflicht hielt, des Admirals Familie davon zu benachrichtigen, daß große Gefahr für ihn vorläge, wenn er noch länger im Golf von Mexiko bleiben müsse.

Farragut selbst hatte auch dies Gefühl und bereits am 27. August an den Marineminister geschrieben: „So lange ich es vermag, bin ich bereit, den Wünschen der Regierung mit allen meinen Kräften zu begegnen, ich fürchte jedoch, daß meine Gesundheit nicht aushält. Ich habe jetzt von sechs Jahren fast fünf im Golf von Mexiko und im karaibischen Meere zugebracht, und bin namentlich durch die letzten sechs Monate hart mitgenommen, so daß ich nothwendig der Ruhe bedarf, wenn sie zu erlangen ist."

Ehe dieser Brief in Washington eintraf, war Farragut

zum Oberbefehlshaber der Expedition gegen Wilmington ausersehen, den einzigen Küstenpunkt, der sich noch im Besitz der Conföderirten befand. In der letzten Zeit hatte sich mit Ausnahme von dem Stande der Dinge bei Richmond, wo General Lee dem nordstaatlichen Heerführer Grant noch die Spitze bot, das Kriegsglück überall der Union zugewandt, und die Regierung beschloß daher baldmöglichst noch einen entscheidenden Schlag gegen Wilmington zu führen, dessen Eroberung die Conföderirten gänzlich vom Meere abschnitt und ihre Stellung bei Richmond unhaltbar machen mußte.

Nach Eintreffen des obenerwähnten Briefes von Farragut beantragte jedoch der Marineminister, die Ernennung rückgängig zu machen, um nicht die schon überangespannten Kräfte des so hervorragenden Offiziers gänzlich zu erschöpfen und es wurde auf seinen Rath Admiral Porter mit der Unternehmung gegen Wilmington betraut, obwohl das ganze Land diesen Wechsel auf das tiefste bedauerte.

Da die Eroberung von Wilmington die letzte große Action in dem Kriege war, so mag eine kurze Darstellung derselben hier Platz finden, um so mehr, als die Angreifer zuerst ein neues Kriegsmittel und zwar in amerikanischem, d. h. großartigen Style versuchten, wenn dasselbe auch den daran geknüpften Erwartungen in keiner Weise entsprach.

Die gegen Wilmington aufgebotene Streitmacht des Admiral Porter war die bedeutendste, welche die Vereinigten Staaten bis jetzt an einem Punkte aufgestellt hatten. Sie bestand aus nicht weniger als 35 zum Bombardement bestimmten Fahrzeugen und aus einer Reserve von 15 Schiffen. Die Angriffsflotte zählte 500 Geschütze, darunter die schwersten Kaliber, welche zu jener Zeit überhaupt existirten. Drei von den vier Monitors führten 15zöllige, die Panzerfregatte „New Ironsides“ nur 11zöllige Geschütze. Viele von den kleineren Schiffen hatten ebensolche oder gezogene 100 oder 150 Pfünder, und drei große Fregatten „Minnesota“,

„Wabash" und „Colorado" jede eine Bewaffnung von vierzig 9zölligen Kanonen.

Dies colossale Machtaufgebot mag im ersten Augenblicke verwunderlich erscheinen, da es sich zunächst gegen ein einzelnes Vertheidigungswerk des Hafens, Fort Fisher von 75 Kanonen richtete, aber letzteres war ungemein stark und Admiral Porter, der während der Belagerung von Sebastopol dort gewesen war, hatte es in einem offiziellen Berichte für bedeutend widerstandsfähiger als den Malakoff erklärt.

Es stellte den feindlichen Geschützen kein Mauerwerk gegenüber, sondern seine äußere Enceinte bestand aus einem mächtigen Erdwalle, in dem Kugeln und Granaten sich unschädlich einbohrten. Ebenso waren die Geschütze weit auseinander gerückt und zwischen ihnen befanden sich Erdtraversen von ganz beträchtlicher Dicke, so daß ein jedes Geschütz eigentlich eine besondere Festung für sich bildete. Während es für die Schiffe mithin bedeutende Schwierigkeiten hatte, ein so ausgedehntes Werk zu bewältigen, kamen dessen Kanonen desto wirksamer gegen die Schiffe zur Geltung.

Um indessen dem Angriffe vorzuarbeiten faßte man auch die Idee, gegen das Fort einen gigantischen Torpedo in Form eines mit Pulver geladenen Schiffes loszulassen. Man belud ein Fahrzeug die „Louisiana" mit 4000 Centner Pulver, legte es Nachts bis auf 800 m an das Fort hinan, da flaches Wasser ein Näherkommen nicht gestattete und sprengte es in der Hoffnung in die Luft, durch die gewaltige Lufterschütterung die Festungswälle zu zerstören und möglicher Weise auch das große Pulvermagazin zu explodiren. Man wurde jedoch gänzlich getäuscht und Fort Fisher erhielt nicht die geringste Beschädigung, so daß man sich genöthigt sah, direct zum Angriff und zwar vom Wasser und vom Land aus zugleich zu schreiten.

Die Truppen für den Landangriff konnten erst spät entbehrt werden und so zögerte sich die erste Beschießung bis zum 24. Dezember 1864 hin. Mit Tagesanbruch lichtete

die Flotte Anker und dampfte in einer langen furchtbaren Schlachtlinie gegen die Befestigungen. Die „New Ironsides“ führte, ihr folgten die vier Monitors und alle fünf legten sich auf 1400 m vor das Fort, um das Feuer zu eröffnen, sobald sie den ihnen zugewiesenen Platz erreicht hatten. Danach kamen die Fregatten, dann die Korvetten und kleineren Fahrzeuge und sehr bald entwickelte sich längs der ganzen Linie eine furchtbare Kanonade, wie sie von so schweren Geschützen und so andauernd noch niemals in der Welt gehört worden war. Der rollende Donner der Breitseiten und der antwortenden Kanonen des Forts ließ Erde und Wasser erzittern und aus den dichten Wolken von Pulverdampf flammten unaufhörlich grelle Blitze als entlüden sich hundert Gewitter.

Anderthalb Stunden lang währte dies beispiellose Bombardement, dann waren sämmtliche feindlichen Geschütze zum Schweigen gebracht. Die Brustwehren lagen zerrissen, Laffetten zerschmettert, zwei Pulvermagazine waren in die Luft gesprengt und sämmtliche Mannschaften von ihren Kanonen getrieben, um in den Kasematten Schutz zu suchen — es war unmöglich gewesen, daß menschliche Wesen einem solchen Sturme riesenhafter Kugeln und Granaten von 500 Geschützen widerstehen konnten.

Die Schiffe hatten sehr wenig gelitten und nicht einen Mann verloren, da ihr Höllenfeuer das Zielen des Feindes sehr bald unsicher machen mußte. Dagegen wurden ihnen schwere Menschenverluste durch das Springen von sechs ihrer eigenen 100pfündigen gezogenen Parrot Kanonen zugefügt. Die Beschädigungen des Forts konnte man von Bord aus nicht genau ermitteln, nur die Thatsache war vorhanden, daß ersteres nach 1½ Stunden keinen Schuß mehr erwiederte.

Am ersten Weihnachtstage trafen die Truppen unter General Butler ein, wurden in einer Meile Entfernung unter Schutz von 17 Kanonenbooten gelandet und die Schiffe nahmen gleichzeitig das Bombardement wieder auf, um die Aufmerksamkeit der Belagerten abzuziehen. Dies gelang auch

völlig, denn bei einer Recognoscirung näherte sich der Ingenieur-General Weitzel unbemerkt bis 600 Schritt dem Fort, ja ein nordischer Offizier holte eine Rebellenflagge von der Brustwehr und ein Soldat drang sogar in das Werk ein und führte ein Pferd fort. Wunderbarer Weise erklärte aber Weitzel einen erfolgreichen Sturm für unausführbar, weil die Defensivkraft noch nicht genug geschwächt sei und die 3000 Mann Truppen wurden demzufolge wieder eingeschifft. Die Flotte war zwar anderer Ansicht und nach den vielfachen Erfahrungen, die Porter und ein Theil seiner Offiziere im Bekämpfen von Befestigungen besaßen, hatte ihr Urtheil gewiß Gewicht, aber sie mußten sich zu ihrem Kummer vorläufig dem gefaßten Beschlusse fügen. Admiral Porter beruhigte sich jedoch nicht dabei, schrieb dem Marineminister, nach seiner Ueberzeugung sei das Fort von der Landseite mit Sturm unbedingt zu nehmen und General Grant erhielt auch von Washington aus Ordre, 8000 Mann dafür zu detachiren. Diese trafen unter General Terry in den ersten Tagen des Januar 1865 ein. Wegen andauernder schwerer Stürme mußte der Angriff bis zum 13. Januar ausgesetzt bleiben. An diesem Tage begann die Beschießung von neuem. Die Monitors legten sich diesmal bis auf 700 und die New Ironsides auf 1500 m an die Befestigungen und ihr genaues und schnelles Feuer auf so geringe Entfernung trieb die feindlichen Mannschaften in solcher Weise von ihren Geschützen, daß die Holzschiffe fast unbelästigt ihre Posten einnehmen und mit in das Gefecht eingreifen konnten, während inzwischen die Truppen landeten. Dies war 3 Uhr Nachmittags geschehen. Bis 4 Uhr wurde das allgemeine Bombardement noch aufrecht erhalten, dann zogen sich die Holzschiffe zurück, da kein feindliches Geschütz mehr antwortete und man wahrnahm, daß ein Theil der letztern demontirt war. Die Monitors feuerten jedoch die ganze Nacht hindurch und am 14. erneuerten auch alle mit 11zölligen Geschützen bewaffneten Kanonenboote den Angriff, der bis zur Nacht fortgesetzt wurde. Die Monitors hatten

in der ganzen Zeit gegen die Landfront geschossen, wo der Sturm der Landtruppen stattfinden sollte und am Abend des 14. auch sämmtliche Geschütze dieser Front demontirt. Die Seefront war das Ziel der Holzschiffe auf weitere Entfernung und mit kleineren Kalibern und deshalb nicht in der Weise demolirt, wie jene. Hier sollten die Mannschaften der Flotte in Stärke von 1600 Matrosen und 400 Seesoldaten angreifen, während gleichzeitig die Truppen gegen die andere Front vorgingen. Der Sturm wurde auf den 15. Januar Nachmittags 3 Uhr festgesetzt und Morgens 11 Uhr das Feuer von sämmtlichen Schiffen wieder aufgenommen. Unter seinem Schutze landeten die Seetruppen und avancirten unter Aufwerfen von Schutzgräben bis 200 m gegen den Hauptwall, des Augenblicks gewärtig, wo das Aufhören des Feuers den Sturm anzeigte.

Um 3 Uhr war Alles bereit; das betreffende Signal ging in die Höhe, sämmtliche Dampfpfeifen ließen ihren schrillen Ton erschallen, die Geschütze richteten ihr Feuer auf die oberen Batterien und mit tausendfachem Hurrah stürmten Matrosen und die Truppen vorwärts. Doch die feindliche Besatzung in Stärke von 2200 Mann war wachsam und ließ sich nicht überraschen. Sie brach bei dem Ertönen der Pfeifen aus den Kasematten hervor und empfing die Matrosen, als diese bei der Pallisadirung angekommen waren, mit solchem verheerenden Gewehrfeuer, daß sie förmlich niedergemäht wurden. Die in Schützengräben eingegrabenen Seesoldaten, welche die Feinde von der Brustwehr fern halten sollten, thaten in keiner Weise ihre Schuldigkeit und die Seeleute wurden mit großen Verlusten in die Flucht gejagt.

Indessen hatte dieser Fehlschlag doch sein Gutes. Die Conföderirten glaubten, der Angriff auf die Seefront sei der hauptsächlichste und sie sammelten sich deshalb hier, während sie den Truppen weniger Aufmerksamkeit schenkten. Sie wurden ihren Irrthum erst gewahr, als sie mitten in dem Triumph über die Flucht der Matrosen eine Salve in den

Rücken erhielten und die Truppen im ersten Anlauf bereits zwei der Traversen genommen hatten. Doch die Conföderirten ließen sich dadurch nicht einschüchtern; sie leisteten vielmehr einen so heldenmüthigen Widerstand, daß jede einzelne Traverse erobert werden mußte und sich ein furchtbares Handgemenge entspann. Die in der geeigneten Position liegenden Schiffe erhielten Ordre durch die Traversen zu feuern, welche genommen werden sollten und fegten dieselben eine nach der andern mit ihren Kartätschen und Shrapnells rein, bis die Truppen nachrücken konnten. Fünf volle Stunden wälzte sich der blutige Kampf auf diese Weise langsam vorwärts und erst um zehn Uhr Abends, als die letzte Traverse genommen war, ergaben sich die tapfern Vertheidiger. Vierhundert von ihnen waren gefallen und 1900 Mann einschließlich der Verwundeten wurden zu Gefangenen gemacht, Fünfundsiebzig schwere Geschütze, vielfach gezogene, fielen in die Hände der Sieger, die ihre Erfolge freilich mit dem schweren Verluste von nahe an 400 Mann an Todten und Verwundeten errungen hatten.

Sehr bald darauf wurden auch die übrigen kleinen Forts genommen und Wilmington kam damit in den Besitz der Union. Es war dies der Todesstreich für die Conföderirten. Sie sahen sich jetzt von allen Zufuhren zur See abgeschnitten und General Lee konnte Richmond nicht mehr halten. Der Widerstand der Südstaaten bis zur Capitulation von Richmond im April 1865 und der damit erfolgenden Beendigung des vierjährigen blutigen und in der Großartigkeit der Mittel einzig in der Geschichte dastehenden Krieges zeigte nur noch die letzten Zuckungen eines Sterbenden.

Die Union war wieder hergestellt und dankte dies hauptsächlich den über alles Lob erhabenen Leistungen der Marine, ohne welche der Süden unzweifelhaft triumphirt hätte. Unter den Helden, welche sie in so reicher Zahl besaß, ragt aber einer weit hervor und das ist Farragut. Ihm gebührt vor allem der Dank seines Vaterlandes.

Ende November erhielt der Admiral den von ihm erbetenen Urlaub, ging mit der „Hartford" nach dem Norden ab und traf am 12. December in New York ein. Sein Empfang dort war ein enthusiastischer und zeigte, daß das amerikanische Volk die Verdienste des großen Mannes voll zu würdigen verstand. Unter Anderm überreichte ihm die Stadt die Summe von 50 000 Dollars mit der Bitte, sich dafür ein Haus zu kaufen und damit seinen Wohnsitz in New-York aufzuschlagen. Die Regierung stattete ihm ihren Dank ab durch seine Ernennung zum Vice-Admiral. Diese Würde hatte bis dahin noch nicht existirt. In früheren Zeiten war die höchste Marinestellung in den Vereinigten Staaten die eines Commodare — in unserer Armeerangirung einem Oberst entsprechend, der eine Brigade führt — weil die Republikaner die Furcht hatten, eine höhere Stellung könne den Staats-Institutionen gefährlich werden und aus demselben Grunde existirten in der Armee nur Generalmajore. Die Contre-Admirals-Stellung war erst kurz vor dem Kriege geschaffen, weil bei Zusammentreffen amerikanischer Geschwader mit fremden sich Unzuträglichkeiten herausstellten, indem bei officiellen Angelegenheiten der amerikanische Commodore den fremdländischen Admirälen nachstehen mußte. Jetzt war man jedoch von jenen starren republikanischen Ansichten zurückgekommen und auf Antrag des Marineministers creirte der Congreß einstimmig den Rang des Vice-Admirals, um Farragut damit zu belohnen, ebenso wie für Grant die erste Generallieutenantsstellung geschaffen wurde.

Nach der Eroberung Richmonds war der Admiral einer der ersten, der dieses letzte Bollwerk der Revolution besuchte, und er ging dann nach seiner früheren Heimat Norfolk, die er damals vor 4 Jahren mit allem, was ihm in ihr lieb und theuer war, in so schnellem Entschlusse aufgab, um treu seinem Eide seine Dienste dem großen Vaterlande zu weihen und in so hervorragender Weise zu dessen Wiederaufrichtung

und Ruhme beizutragen. Von seinen ehemaligen und der Sache des Südens ergebenen Freunden wurde er wie ein Abtrünniger behandelt und gemieden. Im Bewußtsein, seine Pflicht erfüllt zu haben, nahm er dies jedoch mit großer Ruhe auf, um so mehr, als man ihn von Seiten der unionistisch gesonnenen Bewohner auf desto großartigere Weise feierte, und auch seine weitere Reise sich zu einem wahrhaften Triumphzuge gestaltete. In Cambridge spannte man ihm die Pferde aus und 200 Studenten zogen seinen Wagen durch die Stadt. In Portsmouth empfingen ihn die 2000 Arbeiter der Kriegswerft in festlichster Weise und endlose Hurrahs erschollen dem „Helden des Mississippi".

Farragut blieb nach Beendigung des Krieges zwei Jahre lang ohne Commando, da seine Gesundheit so angegriffen war, daß er der größten Schonung bedurfte. Er gerieth deshalb aber bei seinem dankbaren Volke nicht in Vergessenheit und im Juli 1866 gab ihm dasselbe einen neuen Beweis seiner Verehrung. Durch Congreßbeschluß wurde nun auch der Rang eines wirklichen Admirals geschaffen und Farragut zu dieser Würde erhoben.

Im Jahre 1867 war er soweit hergestellt, daß er wieder Dienst thun konnte und er erhielt das Commando eines zum Besuch der europäischen Gewässer bestimmten Geschwaders. Als Flaggschiff wurde der „Franklin" bestimmt, eine jener riesigen Fregatten, in deren Bau Nordamerika damals den anderen Seemächten vorangegangen war und die mit ihrer Bewaffnung von 39 der schwersten Geschütze es mit den größten Linienschiffen Europas aufnahmen.

Seine Frau und sein Sohn beabsichtigten mit einem Passagierdampfer nach dem Continent zu gehen, doch der Präsident gestattete, daß Beide den Admiral auf seinem Schiffe begleiten durften. Nach einer 16tägigen glücklichen Reise traf der „Franklin" am 14. Juli in Cherbourg ein, um zunächst die Haupthäfen aller nordischen Seemächte zu

besuchen und dann seine Kreuztour noch auf das Mittelmeer auszudehnen

Der berühmte Seeheld wurde überall auf das Ausgezeichnetste empfangen; namentlich bemühte man sich aber in England, ihn in jeder Weise zu feiern und damit Nordamerika gegenüber möglichst den Eindruck zu verwischen, den das eigene Verhalten in den Kriegsjahren in der Union gemacht. Werftanlagen, Schiffe, Arsenale, alle neuen Erfindungen im Seewesen wurden ihm auf das Bereitwilligste vorgeführt und sein Tagebuch beweist, daß er von allem Gesehenen auf das Eingehendste Kenntniß nahm. Man erschöpfte sich im Erweisen von Aufmerksamkeiten, aber erreichte den oben angedeuteten Zweck doch nur unvollkommen. Die Vereinigten Staaten ließen sich dadurch nicht von ihrem festen Entschlusse abbringen, für die Verheerungen der „Alabama" Rechenschaft und Entschädigung zu fordern und wie ernst sie die Sache nahmen, geht auch aus einer Aeußerung Farraguts hervor. Er unterwarf die englischen Häfen einer besonders genauen Kritik in Bezug auf ihre Vertheidigungsanstalten zu Wasser und zu Lande und sagte bei einer solchen Gelegenheit zu seiner Umgebung: „Wer weiß, ob nicht eines Tages meine Dienste hier in Anspruch genommen werden!" England war jedoch klug genug, es nicht darauf ankommen zu lassen.

Nicht den wenigst interessanten Theil seiner Kreuztour bildete der Besuch des Mittelmeeres und Spaniens, das Farragut vor fast 50 Jahren als Kadett zuletzt gesehen. Er wurde der Königin Isabella vorgestellt und erneuerte seine Bekanntschaft mit der Gräfin Montijo, mit der er vor einem halben Jahrhundert in Malaga getanzt und deren Tochter den Kaiserthron von Frankreich bestiegen hatte.

Eine besondere Ovation wurde ihm auf Minorca zu Theil, woher seine Vorfahren stammten. Wenngleich er zu einfachen Sinnes war, um sich mit ihnen und namentlich mit dem berühmten Pedro Ferragut zu brüsten und im Gegen=

theil gelegentlich die Bemerkung machte „daß er für sein gutes Glück seinen Vorfahren nicht verpflichtet sei," zog es ihn doch dorthin, wo einst seine Ahnen geweilt und theilweise Großes geleistet hatten. Bei seiner Ankunft in Port Mahon waren ihm der Ruhm seines Namens und seiner Erfolge vorangeeilt und die Inselbewohner beanspruchten ihn freudig bewegt als einen der Ihrigen. Eine Deputation empfing ihn mit einer Einladung nach der Hauptstadt Ciudadella, dem Geburtsorte seines Vaters. Die guten Leute machten den Tag seiner Reise dorthin zu einem Festtage für die ganze Insel. Alle Arbeit ruhte und der Weg zur Stadt war ohne Unterbrechung von Tausenden und aber Tausenden besäumt, welche ihren berühmten Landsmann sehen, ihn begrüßen und mit ihm einen Händedruck wechseln wollten. Ebenso hatte man in Zwischenräumen Truppen aufgestellt, um ihm militärische Ehren zu erweisen und vor der Stadt wurde er von dem Alcalden und einer großen Zahl der vornehmsten Einwohner empfangen, welche ihn feierlich einholten. Die begleitende Menge wuchs von Minute zu Minute und ebenso ihre Begeisterung, der sie mit südlicher Lebhaftigkeit den beredtesten Ausdruck gaben. Zuletzt vermochte die Deputation sich nur noch mit größter Mühe den Weg zu bahnen und überall ertönten die enthusiastischen Rufe: „Er ist unser, er ist unser." Wohl mochten die Minorker stolz auf ihn sein, denn seit Jahrhunderten hatte Spanien keinen Seehelden hervorgebracht, der sich mit Farragut messen konnte.

Letzterer blieb zwei Tage in Ciudadella, aber die Begeisterung schwächte sich nicht ab, sondern wuchs eher in solchem Grade, daß der Admiral trotz seiner Ruhe und Kaltblütigkeit sich mehrmals ihr entziehen mußte, obwohl er sonst nicht gewohnt war, vor überlegenen Kräften zurückzuweichen. Einer seiner Begleiter meinte, wenn an jenem Tage ein Gouverneur der Balearen oder ein König von

Spanien hätte gewählt werden sollen, so wäre die Wahl einstimmig auf Farragut gefallen.

Italien feierte den Admiral nicht weniger. In Florenz war er der Gast Victor Emanuels und in Rom empfing er den Segen des Pabstes. Letzerer nannte ihn „den Mann, der von allen den beneidenswerthesten Ruhm besitze."

So gestaltete sich Farraguts Reise in den europäischen Gewässern zu einem wahren Triumphzuge für ihn und selten sind einem Feldherrn so allgemein große Ehren erwiesen worden. Nach 1½ jähriger Abwesenheit kehrte er im November 1868 mit der „Franklin" nach New York zurück.

Im Frühjahr des nächsten Jahres unternahm er mit seiner Frau eine Tour nach Vallejo, der von ihm an der Küste des stillen Oceans gegründeten Marinestation. Theilweise bewog ihn das warme Interesse an dem Gedeihen der von ihm ins Leben gerufenen Schöpfung dorthin zu gehen, theils der Wunsch, die damals von ihm erworbenen Ländereien in Augenschein zu nehmen und sie für seine Familie am vortheilhaftesten zu verwerthen.

Zu seiner großen Genugthuung fand er die Station in bester Entwickelung, von den Nachfolgern in seinem Sinne fortgeführt und konnte mit dem Bewußtsein scheiden, auch hier seine Bestrebungen vom besten Erfolge gekrönt zu sehen.

Auf der Rückreise von Californien erkrankte er schwer an einem Herzübel, so daß er längere Zeit in Chicago liegen bleiben mußte. Er wurde zwar soweit wieder hergestellt, um die Reise fortsetzen zu können, allein ganz erholte er sich nicht wieder und seine Kräfte begannen zu schwinden.

Im Sommer 1870 stellte ihm das Marineministerium ein Kriegsschiff zur Verfügung, um damit zum Besuch von Verwandten nach der Marine-Station Portsmouth in N. H. zu gehen, wo er sich etwas zu erholen gedachte.

Als das Schiff sich Portsmouth näherte und seine Flagge salutirt wurde, erhob er sich von seinem Krankenlager und betrat in voller Uniform das Deck. Es war, als

ob er ein Vorgefühl des herannahenden Todes hatte. Er blickte mit einem traurigen Lächeln zu der blauen Flagge empor, die von der Spitze des Großmastes über seinem Haupte im Winde flatterte und sagte dann: „Wie schön wäre es, wenn ich jetzt sterben könnte in vollem Harnisch."

Wenige Tage darauf besuchte er die im Hafen abgetakelt liegende Korvette „Dale" auf der er früher gedient, um sich in Erinnerung alter Zeiten auf ihr umzuschauen. Der Matrose, welcher sich als Wächter an Bord befand, hörte ihn bei seinem Fortgehen sagen: „Das ist das letzte Mal, daß ich das Deck eines Kriegsschiffes betrete." Und so war es auch. Am 14. August 1870 starb er im Hause seines Schwagers des Kapitän Pennock in Portsmouth. Er schlummerte ohne Kampf und sanft hinüber, umgeben von seiner Familie, seinen Freunden und vielen seiner Waffenbrüder unter demselben Sternenbanner, das er so todesmuthig gegen seine Feinde vertheidigt, dessen Glanz und Ruhm er durch seine unvergleichliche Tapferkeit, sein seemännisches Geschick und durch seine Treue so hoch verherrlicht hatte.

Bald darauf sandte die Regierung die Fregatte Guerrière nach Portsmouth, um die sterblichen Ueberreste das Admirals, welche dort provisorisch beigesetzt waren, nach New York überzuführen.

Am 30. September fand hier das öffentliche Leichenbegängniß statt und in einer des großen Mannes würdigen Weise. Alle Schulen, die Bureaux der Behörden und die Läden waren geschlossen, die öffentlichen Gebäude mit Trauerflor behangen, die Glocken läuteten und eine Batterie feuerte Minutenschüsse. Der Sarg wurde von Matrosen getragen. Der Präsident, sämmtliche Minister, die See- und Landoffiziere, zahlreiche Körperschaften und 10 000 Mann Truppen gaben das offizielle Ehrengeleite, an dem sich sonst fast die ganze Einwohnerschaft New Yorks freiwillig betheiligte.

Farragut wurde auf dem Woodlawn Kirchhof beigesetzt;

ein von seiner Wittwe und seinem Sohne ihm geweihtes Denkmal schmückt seine letzte Ruhestätte.

Der Congreß bewilligte die Summe von 20 000 Dollars für die Errichtung einer Colossal-Broncestatue, welche von Fräulein Vinnir Ream modellirt in kurzem den Farragut-Platz in Washington schmücken wird und ebenso hat die Stadt New York ihm ein würdiges Standbild gesetzt.

Das schönste Denkmal und ein unvergängliches ist aber dem Admiral in dem Herzen seines Volkes gesichert, in welchem er als der Mann fortleben wird, dem die nordamerikanische Republik hauptsächlich ihren Bestand dankt.

* * *

Das Gesammtbild, welches sich aus dem vorstehend geschilderten Lebensgange Farraguts ergiebt, macht einen äußerst wohlthuenden Eindruck. Es entspricht in allem der Vorstellung, die man sich von einem Helden im edelsten Sinne des Wortes macht und nirgends begegnet man einem Zuge, einem Ausspruche oder einer Handlung, die nicht mit ihr in Einklang ständen, oder die man anders wünschte. Alle Mannestugenden sind in ihm vereint; Religiosität, ein ehrenwerther, fleckenloser Character, unbeugsame Energie, Geringschätzung von Hindernissen und Gefahren, unermüdliche Ausdauer in Ueberwindung derselben, hoher Muth, glänzende Tapferkeit, weiter Blick, Ruhe, Kaltblütigkeit und Geistesgegenwart inmitten der verzweifeltsten Situationen, vollständige Beherrschung seines Faches nach allen Richtungen, Menschenfreundlichkeit, Milde des Urtheils, Liebe zum Vaterlande und nie wankende Pflichttreue.

Es konnte nicht fehlen, daß der Admiral bei so hervorragenden Eigenschaften sich mit wenigen Ausnahmen die Liebe und Verehrung seiner Untergebenen sowie aller derer zu erwerben wußte, die näher mit ihm in Berührung kamen, um so mehr als er auch in rein menschlicher Beziehung nur sym-

pathisch berührte. Er war ein musterhafter Gatte und Vater, treu in seiner Freundschaft, durchaus wahrhaft, lebhaft und angenehm in der Unterhaltung, die er mit liebenswürdigem Humor zu würzen verstand, — und alles dies konnte nur die ihm entgegengebrachte Werthschätzung und Zuneigung erhöhen.

Nachstehende Züge werden dazu beitragen, das von ihm entworfene Bild nach verschiedenen Seiten zu ergänzen und gleichzeitig noch mehr Interesse für das Original zu erwecken. Wie durchdrungen er von wahrhafter Religiosität war, zeigte sich ganz besonders in dem verhängnißvollsten Augenblicke seines Lebens. Als er in die Bai von Mobile eindrang, der „Tecumseh" vor seinen Augen mit seiner gesammten Besatzung in die Tiefe sank, die „Brooklyn" zurückging, die Flotte in vollständige Verwirrung gerieth und unter dem mörderischen Feuer der feindlichen Batterien alles verloren schien, da trieb ihn ein innerer Drang in der furchtbaren Lage zum Himmel aufzublicken und auf ihn sein Vertrauen zu setzen. „Ach allmächtiger Gott," betete er inbrünstig, „der Du den Menschen erschaffen und ihm Verstand gegeben hast, leite mich den Weg, den ich gehen soll!" Und als Antwort auf sein gläubiges Gebot glaubte er eine Stimme zu vernehmen, die ihm zurief: „Geh vorwärts!" Da war auf einmal aller Zweifel verschwunden und sein nach der Maschine gegebenes Commando „Volle Kraft vorwärts!" führte ihn zu glänzendem Siege.

Im Jahre 1818 war er während seines Aufenthaltes in Tunis von einem Sonnenstiche getroffen und davon für sein ganzes Leben eine solche Augenschwäche zurückgeblieben, daß sie namentlich längeres Lesen ausschloß und deshalb wissenschaftlichen Studien sehr hindernd entgegentrat. Trotzdem gab er dieselben keineswegs auf, sondern hielt sich sowohl an Land wie an Bord einen Vorleser. Da er ein ausgezeichnetes Gedächtniß besaß, glich er auf diese Weise den körperlichen Mangel vollständig aus und man konnte ihn nur

einen ebenso vielseitig wie hochgebildeten Mann nennen. Für fremde Sprachen besaß er ganz besonderes Talent. Er sprach deren fünf bis sechs, sogar arabisch, das er sich in seiner Jugend in Tunis angeeignet. Er war ein großer Freund vom Disputiren, gerieth dabei aber nicht in Uebereifer, sondern blieb stets ruhig und gutmüthig. Ansichten, die er einmal als richtig erkannt, gab er jedoch nicht auf. Die eingehendste Sorgfalt widmete er den Angelegenheiten Anderer, wenn diese ihn um Hülfe, Rath oder Belehrung angingen und opferte ihnen viel von seiner kostbaren Zeit.

Wie De Ruyter und Nelson kümmerte er sich um alle Einzelnheiten des Dienstes, so unbequem dies auch öfters seinen Untergebenen war. Er äußerte darüber einmal, ihm sei als jüngerer Offizier eine solche Einmischung hoher Vorgesetzter in die Details auch sehr unangenehm gewesen, „indessen," fügte er hinzu, „jetzt trage ich alle Verantwortung und Niemand kann sagen, wie er in einer verantwortlichen Stellung handeln wird, bis er sich selbst in ihr befindet."

So energisch, wie er von allen Untergebenen und namentlich von den Offizieren ernste Pflichterfüllung forderte, ebenso bereit war er, ihre Leistungen anzuerkennen und in seinen Berichten an die Admiralität auf das Lobendste hervorzuheben.

Streng in allem, was Aufrechthaltung der Disciplin anging, behandelte er doch selbst Insubordination bisweilen in mildester wenn auch zweckdienlicher Weise. So wurde ihm einst gemeldet, daß einige unzufriedene Offiziere im Geschwader ihm entgegenzuarbeiten suchten. „Es ist mir nichts davon bekannt," erwiderte er, „und ich will auch nichts davon wissen, aber ich werde ihnen bald etwas anderes zu denken geben, da ich in einigen Tagen eine Schlacht liefere." So geschah es und die Offiziere waren von ihrer Unzufriedenheit kurirt.

In all seinem Reden und Thun war er von seltener Offenheit und lebte der Ansicht, daß ein solches Verhalten intriguanter Gegnerschaft stets überlegen sei und ihr die

Spitze abbreche. Er wußte aber auch die Dinge ohne Scheu beim rechten Namen zu nennen. Während er eine der Kriegswerften kommandirte, hatte ein höherer Beamter Unterschleife gemacht, war in Untersuchung gekommen und schuldig befunden. Dank einflußreichen Freunden in Washington wurde jedoch nicht seine Entlassung verfügt, sondern nur „eine öffentliche Vermahnung", und es war des Admirals Sache, die letztere zu ertheilen. Er that dies in sehr bezeichnender Weise „Herr B.". wandte er sich an den Betreffenden, nachdem er vor versammelten Offizieren und Beamten den empfangenen Auftrag verlesen, „Sie haben gehört, daß mir der Befehl geworden ist, Sie zu vermahnen. Ich habe nur eine kurze Bemerkung zu machen," fuhr er fort, indem er den Finger gegen den untreuen Beamten ausstreckte, „vergessen Sie nicht wieder das siebente Gebot: „Du sollst nicht stehlen."

Von Jugend auf war Farragut körperlichen Uebungen sehr zugethan und pflegte sie bis in sein hohes Alter. Selbst nachdem er das 50 Lebensjahr überschritten, ließ er an Bord öfter einen Mann der Besatzung auf das Hinterdeck kommen, um mit ihm einen Gang auf hölzerne Rappiere zu machen. An seinen Geburtstagen versuchte er alle früher gemachten körperlichen Uebungen, um seine Kräfte zu prüfen und erst mit 60 Jahren nahm er von dieser Gewohnheit Abstand.

Dergleichen Beschäftigungen trugen natürlich nicht wenig dazu bei, seinen Körper zu kräftigen, ihn gesund zu erhalten und die Folgen der großen ihm auferlegten Strapazen abzuschwächen.

So bietet sich uns in Farraguts Wesen eine durch keinerlei Mißton gestörte Harmonie und wenn er als Admiral unbedingt den berühmtesten Seeleuten an die Seite zu stellen ist, sehen wir andererseits in ihm auch einen selten guten und edlen Menschen.

„Er war im Stande, wie man dies seiner Zeit auch von Tourville sagte, jeden Platz an Bord eines Schiffes

auszufüllen, vom Zimmermann bis zum Admiral. Er war tapfer wie Nelson, rein wie Collingwood, ebenso geschickt wie beide, aber er hatte Sachen zu vollführen, von denen jene großen Männer keine Ahnung besaßen. Sie verstanden, dem Feinde ihre Schiffe Bord an Bord zu legen und zu siegen. Ihm war es jedoch vorbehalten, zunächst gegen Festungswerke, Branderflöße, verborgene Torpedos und unmittelbar danach gegen die feindliche Flotte zu kämpfen. Was er trotzdem vollbrachte, davon werden für immer die Namen von New Orleans, Port Hudson, Vicksburg und Mobile Zeugniß ablegen. Und wenn die Erinnerung daran, daß er gezwungen war, seine eigenen Landsleute zu überwinden, einen trüben Schatten auf seine Siege wirft, so wird dies zehnfach wieder dadurch aufgewogen, daß der von ihm so erfolgreich ausgefochtene Krieg nicht zum Zwecke einer fremden Eroberung, commercieller Eifersucht oder eines elenden Streites über einen eingebildeten Ausgleich der Macht unternommen, sondern lediglich für die Freiheit und das Recht aller Klassen seiner Mitmenschen, für die rechtmäßige Regierung seines Vaterlandes und für jene Einheit geführt wurde, ohne welche die Gründer der nordamerikanischen Republik ihre Mühe und Arbeit umsonst verschwendet hätten."

Mit diesen Worten schließt Farraguts Sohn die Biographie seines Vaters (The life of D. G. Farragut by his Son) und kindliche Pietät hat ihrer vollen Wahrheit keinerlei Eintrag gethan.

Wilhelm von Tegethoff.

In dem nordamerikanischen Secessionskriege ist das erste Auftreten gepanzerter Schiffe im Ernstkampfe geschildert worden, durch welche die moderne Seekriegführung vollständig verändert wurde. Jene Kämpfe beschränkten sich jedoch auf eine verhältnißmäßig geringe Zahl kleinerer und theilweise unvollkommen gepanzerter Schiffe in gefährlichen Fahrwassern und sie konnten deshalb den endgültigen Werth der Panzer für die eigentliche Seeschlacht auf offenem Meere nicht feststellen.

Admiral Farraguts und Porters Hauptaufgabe war es Flüsse und Häfen zu forciren. Diese wurden durch furchtbare Batterien und außerdem durch Torpedos vertheidigt, welche den Angreifer zwangen sehr vorsichtig und langsam vorzugehen, so daß tactische Regeln und Bewegungen, wie sie in offener Seeschlacht zur Entscheidung stets wesentlich beitragen werden, wenig in Frage kommen konnten.

Um über diesen Punkt, namentlich aber auch über die Bedeutung des Spornes, wenn große gepanzerte Schlachtschiffe sich gegenüberstanden, ein Urtheil zu gewinnen, bedurfte es weiterer Erfahrungen. Der Secessionskrieg hatte nur



Druck v. Th. Zehl, Leipzig.

Tegetthoff.

dargethan, daß Holzschiffe trotz des verwegensten Muthes und der kühnsten Angriffe gegen gepanzerte so gut wie ohnmächtig waren. Ihre Rammstöße blieben wirkungslos, während sie selbst dadurch schwer beschädigt wurden und die im Kampfe von Schiff gegen Schiff zerstörten oder gefechtsunfähig gemachten südstaatlichen Panzer, wie der „Merrimac" und „Arcansas", erlagen nur der mächtigen Artillerie der noch stärker als sie gepanzerten Monitors.

Die größeren Seemächte Europas, welche bereits ganze Flotten von seegehenden Panzerfregatten besaßen, waren deshalb auch nach Beendigung des Secessionskrieges immer noch im Zweifel über deren Wirksamkeit und ihr Vertrauen auf die neuen Streitmittel mehr oder minder theoretischer Natur, wenn sie dies auch nicht abhielt, sich im Bau derselben gegenseitig zu überbieten Namentlich suchten sich die vielhundertjährigen Rivalen England und Frankreich in Zahl und Stärke ihrer Eisenschiffe mit solcher Hast den Rang abzulaufen, daß es den Anschein gewann, als gedächten sie in nächster Zeit aufs neue in dröhnendem Zusammenstoße um die Herrschaft des Meeres zu ringen.

Es war jedoch andern Staaten, von denen man es sich am wenigsten versah, vorbehalten, die großen Panzerschiffe auf freiem Meere in regelrechter Seeschlacht zu prüfen und damit der modernen Seekriegführung die Wege zu zeigen, auf denen sie zunächst fortzuschreiten habe, bis neue Erfindungen des nie rastenden menschlichen Zerstörungsgeistes eine abermalige Aenderung bedingen würden.

Das aufstrebende Königreich Italien versuchte es, dem nach seiner Meinung absterbenden Oesterreich die Herrschaft der Adria zu entreißen, seine Flotte zu vernichten und es aus der Reihe der Seemächte zu streichen, bevor es noch einmal Gelegenheit gehabt habe, den Werth seiner Marine in größeren Kämpfen darzuthun.

Bei Lissa trafen die ersten Panzerflotten auf einander; aber Italiens Uebermacht scheiterte an dem Muthe und der

Energie eines Mannes, den sein Sieg mit einem Schlage an die Seite der hervorragenden Admirale stellte.

Daß dieser Mann ein Deutscher war, kann unsere Sympathien für ihn nur erhöhen und mit berechtigtem Stolze dürfen wir uns der sicheren Erwartung hingeben, daß wenn in Zukunft die jugendlichen Flotten Deutschlands und Oesterreichs, die hoffentlich fortan nur Seite an Seite stehen werden, wiederum zum Kampfe berufen werden, Wilhelm von Tegethoff in ihren Führern würdige Nachfolger findet.

Tegethoffs Familie stammt aus Westfalen, wo sie im Anfange des 18 Jahrhunderts in Paderborn ansäßig aber noch bürgerlich war. Verschiedene Vorfahren des Admirals dienten als kurpfälzische und österreichische Offiziere mit Auszeichnung und die Familie wurde deshalb im vorigen Jahrhundert geadelt. Tegethoffs Vater kämpfte bei Austerlitz, Aspern und Wagram, sowie während der Feldzüge 1813—15, brachte es bis zum Major, mußte aber 1840 wegen körperlicher Leiden in den Ruhestand treten. Es war ein hochgebildeter Mann mit streng ausgeprägtem Rechtlichkeits- und Pflichtgefühl, der allseitig die höchste Achtung genoß. Seine Frau, eine geborene Czermak, stand ihm als würdige Gefährtin zur Seite und beide Eltern waren ihren Kindern musterhafte Vorbilder. Die Söhne (Töchter waren nicht vorhanden) dankten für die auf ihre Erziehung verwendete Mühe durch ihre glänzenden Charaktereigenschaften und durch die zärtlichste kindliche Liebe und Verehrung.

Wilhelm von Tegethoff war der zweite von fünf Geschwistern, von denen jedoch zwei früh starben. Er wurde am 23. Dezember 1827 zu Marburg in Steiermark geboren, entwickelte sich normal, besaß einen kräftigen Körper und zeigte schon als Knabe einen muthigen und entschlossenen Charakter. Mit elf Jahren brachte ihn sein Vater auf das Gymnasium zu Marburg, jedoch machte er nur die unteren Klassen desselben durch. Seine ausgesprochene Neigung für das Seewesen bewog den Vater, ihn 1840 auf die Marine-

akademie in Venedig zu bringen, wo er fünf Jahre als Zögling verweilte und sich durch Fleiß auszeichnete.

Während der ganzen Zeit dieser langen Trennung von seiner Familie hielt ihn die Hoffnung aufrecht, nach Absolvirung der Akademie einen längeren Urlaub zum Besuche der so schmerzlich entbehrten Heimat zu erhalten. Derselbe wurde ihm auch gewährt, aber dennoch erfuhr sein Kindesherz eine bittere Enttäuschung. Um ihren Söhnen eine gute Erziehung zu geben, hatten die treuen Eltern sich bei ihren geringen Einkünften nicht nur die größten Entbehrungen und Einschränkungen auferlegt, so daß sie sich z. B. nicht einmal eine Magd hielten, sondern auch noch Geld leihen müssen. Es war ihnen deshalb auch unmöglich, dem Sohne die Reisekosten zu senden. Wilhelm hatte bis dahin von der gedrückten Lage der Eltern und den Opfern, die sie ihren Kindern gebracht, keine Ahnung gehabt und als der Vater ihm die Gründe auseinandersetzte, welche das von beiden Seiten so heiß ersehnte Wiedersehen in ungewisse Ferne rückten, da hatte der arme Seekadett den ersten herben Schmerz seines Lebens zu durchkämpfen, und seine Empfindungen sprechen sich in rührender Weise in der Antwort auf den betreffenden Brief seines Vaters aus.

Wilhelms Equipirung beanspruchte etwa 300 Gulden. Mit äußerster Mühe war es dem Vater gelungen, 100 Gulden aufzubringen und er wollte sie dem Sohne schicken, doch dieser lehnte es ab und bat auf das Dringendste, die Summe für sich und die Mutter zu verwenden. Er wollte das Geld mit der Zeit selbst abtragen, schrieb er, und müsse sich für undankbar und lieblos halten, wenn er es unter solchen Verhältnissen annähme.

Im September 1847 trat er als wirklicher Seekadett in den activen Dienst ein und wurde auf der Brigg „Montecuculi“ eingeschifft, um mit ihr nach Dalmatien zu gehen. Diese engbeschränkte Reise behagte jedoch dem ins Weite und hoch hinaus strebenden Sinne des jungen Mannes durchaus

nicht. Er sehnte sich nach dem Ocean, um in den Kämpfen mit den Elementen seine Kräfte zu erproben; zugleich spricht aber auch aus seinen Briefen eine traurige Resignation, daß dieser Herzenswunsch wohl nie in Erfüllung gehen werde, weil er an der Kleinheit der österreichischen Marine scheitern müsse. Den letzten Umstand empfand er lebhaft und kam oft darauf zurück. Er verglich die eigene mit andern Marinen, nannte sie „miserabel" und führte diesen Zustand auf eine verkehrte Sparsamkeit zurück, welche nicht nur das Wachsthum an Zahl der Schiffe hindern, sondern auch deren Qualität einschränke, weil die Furcht, ein paar Kreuzer mehr auszugeben, der Einführung jeder Neuerung hindernd entgegentrete.

Im Januar 1848 wurde Tegethoff zum Offizier befördert, nachdem er vorher noch eine Kreuztour mit der „Adria" gemacht. Bald darauf brach die Revolution in Venedig aus und der größte Theil der österreichischen Marineoffiziere italienischer Abkunft ging zu der neuen Republik über Die Hoffnung Tegethoffs, nun bald mit der Marine zum Kampfe zu kommen, wurde jedoch vereitelt und in den Briefen an seinen Vater spiegelt sich in drastischer Weise der Zorn, den der thatendurstige junge Mann über die traurige Rolle empfand, welche Oesterreich zur See spielte. „Man läßt uns nicht hinaus," schrieb er, „weil uns die Italiener an Stärke weit überlegen sind; wir können uns nicht rühren. Es ist wirklich ärgerlich und kränkend, daß das Kaiserthum Oesterreich sich vor solchen Staaten wie Sardinien flüchten muß. Wenn wir nicht die Hoffnung hegten, daß sich einst unsere Marine dennoch vergrößern werde, hätte ich meine Entlassung genommen. Obwohl ich sehr gern zur See diene, so eine schmähliche Figur wollte ich nicht zum zweiten Male machen . . . Energie hat Oesterreich immer gefehlt . . . . Unsere Marine ist sehr armselig und wird auch wahrscheinlich so bleiben." Er hatte Recht und erst ihm selbst war es vorbehalten, darin eine Wandlung zum Bessern zu schaffen.

Nachdem er bis zum October 1848 in gezwungener Un-

thätigkeit in Triest verblieben war, wurde er als Adjutant des Vice-Admirals oder vielmehr des als solcher fungirenden Feldmarschallieutenants Martini kommandirt um, als Letzterer im Februar des folgenden Jahres nach Wien berufen wurde, ebenfalls dorthin zu gehen. Auf dieser Reise mußte er Graz passiren, wo seine Mutter wohnte während sein Vater wieder einberufen war und augenblicklich in Riegersdorf in Steiermark stand. Er schrieb der Mutter, ihn auf dem Bahnhofe zu erwarten, um sie auf einige Augenblicke zu sehen, aber der Brief traf zu spät ein und die Mutter befand sich bei seinem Eintreffen nicht dort. So traurig dies sein Herz berührte, war er zu pflichttreu, um auch nur einige Stunden in Graz zu verweilen und begab sich, seinem Auftrage gemäß, unverweilt nach Wien.

Erst drei Wochen später auf der Rückreise von Wien war es ihm vergönnt, die geliebte Mutter nach neunjähriger Trennung wiederzusehen, freilich nur auf wenige Stunden. „Ja, theure Mutter," schrieb er ihr wenige Tage darauf, „unser Wiedersehen war ein süßer Traum, aus dem man mit Schmerzen erwacht." Beide hatten sich zuerst gar nicht erkannt. „Ich stieg," sagte er in einem Briefe an den Vater, „in Graz bei Deiner Wohnung ab und wollte die Mutter durch die Hauswirthin vorbereiten, traf diese aber nicht. Als ich hinausging war die arme Mutter am Brunnen beim Wasserholen. Ich ging an ihr vorüber und erkannte sie nicht, sie mich auch nicht, und sie fragte die Magd der Hauswirthin, ob ich einer ihrer Verwandten wäre. Endlich durch die Magd näherten wir uns und blieben verstummt stehen. Beinahe neun Jahre hatten uns Beide stark verändert und erst nach und nach kamen mir die Gesichtszüge meiner guten Mutter wieder in das Gedächtniß." Wie traurig mag es ihn berührt haben, auch jetzt noch die Verhältnisse im elterlichen Hause so beengt zu sehen, so daß nicht einmal eine Magd gehalten werden konnte, und wie wohlthuend muß es für sein Herz gewesen sein, der geliebten Mutter später,

als er selbst in eine bessere Lage kam, ein sorgenfreies behagliches Alter sichern zu können.

Einige Monate darauf, im Mai 1849, wurde er auf der Korvette „Adria" eingeschifft, welche Venedig blockirte, und hatte bei dieser Gelegenheit das so lang ersehnte Glück, zum ersten Male feindliche Kugeln pfeifen zu hören. Ein österreichischer Dampfer war Nachts in der Nähe von venetianischen Batterien gestrandet, wurde beschossen und Tegethoff in einem Boote der Korvette abgesandt, um das Schiff vom Grunde abzubringen.

Nach der Capitulation von Venedig wurde er erster Offizier des Kriegsdampfers „Maria Anna" und ging mit diesem nach der Levante, erhielt 1851 seine Beförderung zum Fregattenlieutenant und schon im nächsten Jahre zum Linienschiffslieutenant, welche Charge der eines Hauptmanns in der Armee entspricht. Da er den Rang schon im Alter von 25 Jahren erreichte, spricht dies für seine besondere fachliche Tüchtigkeit.

1854 erhielt er das Commando der Goelette „Elisabeth". Es war dies zwar nur ein kleines Fahrzeug von kaum 80 Fuß Länge, einer Bewaffnung von 12 „Schlüsselbüchsen", wie er die Kanönchen nannte, aber welcher junge Seeoffizier zöge nicht die selbständige Befehlshaberschaft eines noch so kleinen Schiffchens einer untergeordneten Stellung auf dem schönsten Linienschiffe vor, und so empfand auch Tegethoff. Seine „Braut" Elisabeth war ein ganzes Jahr älter als er selbst, was für ein Schiff schon ein ehrwürdiges Alter ist; man konnte sie auch keineswegs hübsch nennen und sie zeichnete sich ebenso wenig durch schnelles Segeln aus, aber er befand sich glücklich und zufrieden auf ihr und scheute keine Mühe, ein so schmuckes und gut bedientes Fahrzeug aus ihr zu machen, wie dies nur möglich war.

Von der „Elisabeth" ging er im Herbst 1855 auf den Kriegsdampfer „Taurus" als Befehlshaber über, um mit ihm auf Station nach der Sulinamündung zu segeln. Bei

dieser Gelegenheit zeigte er nach verschiedenen Richtungen die Charaktereigenschaften, welche die Wege zu seinen späteren Erfolgen bahnten: Entschlossenheit, die Ehre seiner Flagge zu wahren, Umsicht und Beherrschung seines Faches, Arbeitskraft und Thätigkeit.

Bei der Ankunft in Syra fand er ein englisches von einem Vice-Admiral befehligtes Geschwader vor und ankerte früh Morgens in dessen unmittelbarer Nähe. Es ist allgemeine Sitte auf Kriegsschiffen, während des Tages von 8 Uhr im Sommer und 9 Uhr im Winter bis Sonnenuntergang die Flagge wehen zu haben, sie aber bei Ankunft fremder Kriegsschiffe auch vor- und nachher, so lange es hell ist, zu heißen. Ebenso ist es Gebrauch, wenn man selbst vor Anker liegt, dem ankommenden Kriegsschiffe ein Boot zur Begrüßung zu senden. Beides wurde jedoch von den Engländern versäumt, entweder aus Nachlässigkeit oder, was nicht unwahrscheinlich ist, weil sie den kleinen österreichischen Dampfer nicht für voll ansehen und ihm es bieten zu können glaubten.

Tegethoff war jedoch nicht der Mann, sich das gefallen zu lassen und sandte alsbald dem englischen Admiral ein Schreiben, das an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig ließ und dem es nicht an Energie fehlte. Es lautete folgendermaßen: „Herr Admiral. Bei meiner Ankunft heute Morgen bin ich mit dem Dampfer, welchen ich zu befehligen die Ehre habe, nahe an Ihrem Geschwader vorbeigefahren und habe auf eine halbe Kabellänge Entfernung von demselben geankert. Von Seiten des Geschwaders, welches Sie, Herr Admiral, kommandiren, wurden zwei Höflichkeitsacte unterlassen, welche bei allen Nationen gebräuchlich sind, nämlich das Geschwader Ihrer Großbritannischen Majestät unterließ es, bei Ankunft Seiner k. k. Majestät Schiffes „Taurus" seine Flagge zu heißen und wie üblich ein Boot zur Begrüßung des Kommandanten dieses Kriegsschiffes zu entsenden. Ich erachte es als meine Pflicht, Ihnen, Herr Admiral, zu er-

klären, daß ein solches Vorgehen mir zum Austausch von Höflichkeitsacten zwischen den Kriegsschiffen befreundeter Nationen wenig geeignet erscheint und kaum in Uebereinstimmung zu bringen ist mit jenen guten und freundschaftlichen Beziehungen, welche zwischen den Regierungen Seiner Majestät meines erlauchten Souveräns und Ihrer Majestät der Königin von England herrschen. Genehmigen Sie, Herr Admiral, die Versicherung meiner größten Hochachtung. von Tegethoff."

Der Zweck des Schreibens wurde in vollem Umfange erreicht. Der englische Admiral entschuldigte sich sofort wegen des unliebsamen Versehens, das nur habe stattfinden können, weil der auf dem Wasser lagernde Morgennebel die österreichische Flagge und den Charakter des Schiffes nicht habe erkennen lassen.

Tegethoffs Stationirung in der Sulinamündung bot ihm ebenfalls vielfach Gelegenheit, sich hervorzuthun. Bekanntlich ist die Sulina die mittlere der drei Donaumündungen, durch welche fast der gesammte Schifffahrtsverkehr mit dem schwarzen Meere stattfindet. Nach Beendigung des Krimkrieges wurde die Donaumündung durch eine Bestimmung des Pariser Friedens neutralisirt und von den sieben Vertragsmächten eine Commission, die sogenannte Donaucommission mit dem Sitze in Galatz eingesetzt, deren Bestimmung es ist (ihre Dauer läuft vorläufig noch bis zum Jahre 1883), nicht allein die Ausführung der bezüglichen Friedensbestimmungen zu überwachen, sondern auch für Beseitigung der damals bestehenden Hindernisse der für ganz Europa wichtigen Donauschifffahrt Sorge zu tragen. Wie der Commission diese Aufgabe gelungen, beweist der Umstand, daß vor ihrem Zusammentritt kaum Schiffe von 300 Tonnen Gehalt die Donau befahren konnten, jetzt aber Dampfer von über 1000 Tonnen völlig sicher bis Galatz und Braila hinaufgehen.

Tegethoffs großes Verdienst ist es, für alle die bis-

herigen Verbesserungen des Fahrwassers in der Sulinamündung zuerst die Initiative ergriffen und mit ebenso viel Umsicht wie technischem Verständniß und Energie diejenigen Maßnahmen ausgeführt, bezüglich angebahnt und in Vorschlag gebracht zu haben, auf welche sich jetzt die Verbesserung und Sicherheit der Donaueinfahrt gründet.

Sowohl der österreichische Gesandte in Konstantinopel wie seine übrigen Vorgesetzten erkannten sein rastloses und erfolgreiches Wirken in dieser Stellung voll an, das um so mehr geschätzt zu werden verdiente, als seine Instructionen nur sehr unbestimmter Natur waren und er fast Alles aus eigenem Antriebe that. Merkwürdiger Weise wurde er jedoch bereits Ende Januar 1856 mit dem „Taurus" zurückberufen und an seiner Statt ein Major zum österreichischen Commissar ernannt, für welche Stellung, wenigstens damals, ein Seeoffizier viel geeigneter gewesen wäre. Er empfand dies zwar sehr unangenehm, war sich aber bewußt, selbst nicht Schuld daran zu sein und konnte sich um so eher über die ihm zugefügte Kränkung beruhigen, als er fortan in dem Erzherzoge Ferdinand Max, der seit Kurzem zum Oberkommandanten der österreichischen Marine ernannt war, einen Gönner fand, welcher nicht nur die hervorragende Befähigung Tegethoffs zu würdigen verstand, sondern auch seinen ganzen Einfluß daran setzte, um die österreichische Marine in dem Sinne aus ihren untergeordneten Stellungen emporzuheben, wie Tegethoff seit Beginn seiner Laufbahn so heiß herbeigesehnt hatte. Der Erzherzog wollte die Aufgabe der Marine nicht allein auf Schutz und Vertheidigung der österreichischen Seegrenzen beschränkt wissen, sondern sie auch für Hebung und Ausdehnung des vaterländischen Seehandels über die engen Schranken des Mittelmeeres hinaus verwerthen und sein Blick reichte weiter, als der der kurzsichtigen Staatslenker in Wien.

Der Bau des Suezkanals wurde geplant. Der Erzherzog sah voraus, welche großen Vortheile für diejenigen

Staaten daraus erwachsen mußten, die rechtzeitig und in geeigneter Weise zu dem Unternehmen Stellung nahmen und ebenso erkannte er, wie wichtig es sein würde, wenn Oesterreich sich eine Kohlenstation im rothen Meere sichere. Um nichts zu versäumen, beschloß er die Küsten des letzteren behufs zweckmäßigster Anlage einer solchen Station erforschen zu lassen und sie dann der Regierung zum Ankauf zu empfehlen, da er nicht daran zweifelte, daß man in maßgebenden Kreisen seine staatsmännische Ansicht theile.

Seine Wahl für diese Untersuchung fiel auf Tegethoff, der in Folge des ehrenden Auftrages sich im März 1857 nach Aegypten einschiffte, um dort mit dem bekannten Afrikareisenden Heuglin zusammenzutreffen und mit ihm gemeinsam die Mission zu vollführen. Diese dauerte elf Monate, jedoch musste Tegethoff die letzten drei Monate ihr allein obliegen, da er und Heuglin in Bender Gam an der Somaliküste gefangen genommen wurden, sich um die Summe von 1100 Maria Theresia Thalern freikaufen mußten und bei dieser Gelegenheit Heuglin eine Verwundung davon trug, welche ihn zur Rückkehr nach Kairo zwang. Tegethoff hatte die Insel Socotora als Kohlenstation in Aussicht genommen, deren Ankauf vom Sultan Saad die Summe von 100 000 Thalern nicht überstiegen haben würde, und der Erzherzog machte, als die Erbauung des Kanals fest beschlossen und in Angriff genommen war, bei dem Kaiser in einem ausführlichen, von Tegethoff gefertigten Berichte den Antrag auf Erwerbung der Insel. Er sah sich jedoch in seinen patriotischen Hoffnungen getäuscht. Entweder verkannte die Regierung die großen volkswirthschaftlichen Vortheile einer solchen Besitzergreifung im rothen Meere, oder der Einkauf unterblieb, wie seit langem so vieles Nützliche und Nothwendige in Oesterreich, wegen des chronischen in den Staatskassen herrschenden Geldmangels. 1878 nahmen die Engländer die Insel in Besitz. Tegethoff kehrte von seiner Sendung im März 1858 zurück, ihn empfing aber die betrübende

Nachricht, daß inzwischen am 8. Februar sein Vater gestorben war. Merkwürdiger Weise hatte er eine Vorahnung dieses Trauerfalles gehabt und am 23. Februar in Aden in sein Tagebuch geschrieben: „Ich schrieb an den Vater. Der Brief kostete mir Mühe, gleichwohl brachte ich nur Unzusammenhängendes zu Papier. Ich mußte mehrmals inne halten, unwillkürlich drängte sich mir das Bewußtsein auf, daß ich an Jemand schriebe, der nicht mehr zu den Lebenden gehörte. Gott gebe, daß diese meine Ahnung eine falsche, ich hege aber wenig Hoffnung, ich fühle und weiß es, daß mich ein harter Schlag getroffen."

Die geschickte Art und Weise, in der er sich des ihm gewordenen Auftrages im rothen Meere entledigt, trug ihm die Beförderung zur Korvettenkapitän und bei seiner Rückkehr die Berufung zum Chef der ersten Section beim Marine-Oberkommando in Triest ein. In dieser Stellung verblieb er bis zum Herbst des Jahres, wurde dann zum Kommandanten der Schraubenkorvette „Erzherzog Friedrich" ernannt, um eine Kreuztour an der Küste von Marokko zu machen, bald aber wegen des drohenden Krieges mit Italien und Frankreich zurückberufen. Zu seinem großen Kummer kam die österreichische Marine während des Krieges wiederum nicht zum Kampfe und auch Tegethoff sah sich mit seinem Schiffe in den Lagunen von Venedig zur Unthätigkeit verurtheilt. Nach Abschluß des Friedens wählte ihn der Erzherzog Ferdinand Max zu seinem Adjutanten. Auf Betreiben des Prinzen war bereits im Jahre 1857 die Fregatte „Novara" zu einer wissenschaftlichen Expedition um die Erde entsandt und nach zweijähriger Abwesenheit zurückgekehrt. Die Erfolge waren so glänzend gewesen, daß der Erzherzog selbst an einer zweiten Forschungsreise Theil zu nehmen wünschte, die sich auf die brasilianischen Urwälder erstrecken sollte. Als Expeditionsschiff wählte er dazu die Dampfkorvette „Elisabeth" und Tegethoff wurde zu deren Kommandanten bestimmt.

Die Ergebnisse dieser Reise, welche über Madeira, die kanarischen Inseln und Veracruz nach Brasilien ging, hat der Erzherzog in seinem Werke „Aus meinem Leben" niedergelegt und auf das Anziehendste geschildert. Die Reise dauerte fünf Monate vom November 1859 bis April 1860. Bald nach seiner Rückkehr wurde Tegethoff zum Fregattenkapitän befördert, machte als Befehlshaber der Schraubenkorvette „Radetzky" eine Kreuztour nach der Levante und trat dann abermals in seine frühere Stellung als Adjutant des prinzlichen Oberkommandanten der Marine zurück. Bereits am 3. November 1861 avancirte er zum Linienschiffskapitän und erhielt ein Jahr später den Befehl über die Fregatte „Schwarzenberg", sowie gleichzeitig über eine nach der Levante bestimmte Flottenabtheilung, eine große Auszeichnung für einen so jungen Kapitän, die aber auch seine ganze Zukunft beeinflußte und den Grundstein zu seinem späteren Ruhme legte.

Er befand sich noch in dieser Stellung, als 1864 der preußisch-österreichische Krieg mit Dänemark ausbrach und erhielt Ende Februar d. J. den Befehl, sich mit seiner aus den Fregatten „Schwarzenberg" und „Radetzky", sowie dem Kanonenboot „Seehund" bestehenden Abtheilung nach dem Norden zu begeben, dort die dänischen Kreuzer zu vertreiben und den österreichisch-deutschen Seehandel zu schützen. In Lissabon wurde er drei Wochen aufgehalten, um Verstärkungen unter Admiral von Wüllerstorf abzuwarten; als deren Ankunft sich jedoch stark verzögerte, wurde er mit seiner Division allein nach Texel vorausgesandt. Dort lagen drei preußische Kriegsfahrzeuge, der Aviso „Preußischer Adler" ein früherer Postdampfer von 4 Geschützen und die beiden Schraubenkanonenboote „Blitz" und „Basilisk" von je zwei Kanonen. Dies kleine Geschwader war im Mittelmeere gewesen, dort durch den Ausbruch des Krieges überrascht und hatte auf der Heimreise sich nach dem Texel zurückziehen müssen, um nicht von den in der Nordsee kreuzenden und bedeutend

stärkeren dänischen Schiffen angegriffen zu werden, gegen welche ein erfolgreicher Kampf unmöglich gewesen wäre. Diese drei Fahrzeuge sollte Tegethoff entsetzen, unter seine Befehle nehmen und wenn er sich stark genug glaube, das dänische Blockadegeschwader vor der Elbe angreifen.

Tegethoff erhielt den Befehl am 23. April 1864 in Brest, wo er eingelaufen war, um Kohlen aufzufüllen und brach mit der größten Schnelligkeit auf, um demselben nachzukommen. Der „Seehund" hatte seine Kohlen noch nicht ergänzen können; um keine Zeit zu verlieren, sandte ihn der Geschwaderchef nach Ramsgate an der englischen Südostküste voraus, damit er dort sein Feuerungsmaterial nähme, während er selbst mit den beiden Fregatten nach Texel abging. Der „Seehund" lief jedoch, wie man sagt durch Ungeschicklichkeit des englischen Lootsen, bei Ramsgate auf den Grund und wurde ziemlich beschädigt, so daß Tegethoff die Reparatur nicht abwarten wollte. Nach Aufnahme der drei preußischen Fahrzeuge ging er nach der Elbe ab, wo er mit seinem Geschwader am 5. Mai bei Cuxhaven unter großem Jubel der Bevölkerung ankerte. Das dänische Blockadegeschwader hatte er nicht gesehen. Dasselbe bestand ursprünglich aus der Fregatte „Niels Juel" und den Korvetten „Heimdal" und „Dagmar". Letztere war einige Zeit zuvor nach dem Eingange des englischen Kanals detachirt, um ein reichbeladenes Bremer Schiff abzufangen, aber durch die Ankunft der Oesterreicher überrascht und hatte sich vor ihnen in den neutralen Hafen von Helder in Holland geflüchtet, um selbst nicht genommen zu werden. Die beiden andern dänischen Schiffe waren ebenfalls nach dem Kattegat zurückgesegelt, weil sie sich Tegethoffs Geschwader nicht gewachsen glaubten und gingen erst wieder in See, als sie am 6. Mai durch die Schraubenfregatte „Jylland" verstärkt wurden. Eine Kesselreparatur der „Heimdal" hielt die Dänen unterwegs auf, so daß sie erst am 8. in Sicht von Helgoland kamen.

Am 6. Mai erhielt Tegethoff die Nachricht, daß dänische

Kriegsschiffe vor der Elbe gesehen waren und lief infolge dessen aus. Es kam auch eine Fregatte in Sicht, aber sie stellte sich als die englische „Aurora" heraus und da am folgenden Tage durch Recognoscirungen der Feind nicht entdeckt wurde, kehrte Tegethoff sehr enttäuscht nach Cuxhaven zurück. Am 9. erhielt er jedoch die bestimmte Kunde, daß sich drei feindliche Schiffe in Sicht von Helgoland befänden und steuerte ihnen sofort abermals entgegen. Die Dänen hatten am 8. durch die ihnen entgegengelaufene „Aurora" das Nähere über das verbündete Geschwader erfahren und ihr Befehlshaber Kommandeur Suenson beschlossen, ein Gefecht anzunehmen, da er sich jetzt, nachdem der „Seehund" ausgefallen war, den Gegnern überlegen wußte.

Am 9. Mittags kamen beide Geschwader etwa 10 sm südöstlich von Helgoland einander in Sicht und steuerten sich entgegen, Tegethoff nordwestlich, die Dänen südöstlich, beide Geschwader in Kiellinie, die Alliirten in gebrochener, d. h. „Schwarzenberg" und „Radetzky" näher am Feinde als die preußischen Fahrzeuge, welche parallel aber etwas weiter westlich liefen. Tegethoff hatte diese Ordnung bestimmt, um letztere nicht zu sehr gefährden. Der „Adler" war wie bemerkt früher ein preußisches Postschiff gewesen, ein Raddampfer, und ein Theil seiner Maschine lag über Wasser, die beiden Kanonenboote dagegen liefen schlecht und machten nicht über 7—8 Knoten. Eine Breitseite der drei Dänen betrug 51 Geschütze, darunter 13 gezogene, denen die Preußen nur 7 (6 gezogene und 1 glattes) entgegensetzen konnten. Einer solchen Uebermacht glaubte Tegethoff mit Recht seine Alliirten im Nahgefecht nicht gegenüberstellen zu dürfen und wies sie deshalb an, ihre gezogenen Geschütze aus größerer Entfernung zum Enfiliren der Dänen zu verwerthen, während es seine Absicht war, den Gegnern mit seinen Breitseiten nahe zu rücken.

Er signalisirte den Seinen. „Unsere Armeen haben Siege erfochten, thun wir das Gleiche." Kommandeur Suenson hatte beim Inseegehen nach Kopenhagen telegraphirt: „Gehe

in See. Wenn sich keine zweite Abtheilung Oesterreicher an die erste geschlossen hat, werde ich den Feind angreifen". Beide Befehlshaber waren deshalb von dem Gedanken beseelt sich mit einander zu messen; die Dänen in der Absicht, mit altbewährter Tapferkeit der ruhmvollen Geschichte ihrer Marine ein neues Blatt hinzuzufügen, die Oesterreicher, um wie die Preußen bei Jasmund die Kraft ihrer jungen Marine zum ersten Male im Ernstkampfe zu erproben, die Bluttaufe zu empfangen und womöglich den überlegenen Feind zu besiegen.

Die Witterung war für Gefechtsverhältnisse günstig, das Wasser fast glatt und es wehte nur eine leichte östliche Briese. „Schwarzenberg" eröffnete mit seinen schweren Buggeschützen das Feuer auf 3—4000 Schritt Entfernung, das jedoch ohne ersichtliche Wirkung blieb. Die schnelle Fahrt führte die Gegner bald näher; die beiden Flaggschiffe passirten einander auf 2500 Schritt Entfernung und gaben sich gegenseitig glatte Lagen. Tegethoff ließ dann durch den Contremarsch wenden, wobei das Leitschiff einen Halbkreis beschreibt und die übrigen in dessen Kielwasser seinen Bewegungen folgen. Er steuerte nun mit den Dänen nach Südosten, indem er etwas östlicher als sie hielt, um ihnen näher zu kommen und eine schnellere Entscheidung herbeizuführen. Er durfte ersteres nur ganz allmälig thun, um sich ihnen nicht spitz zu zeigen, weil er dann seine Breitseitgeschütze nicht verwerthen konnte und er sich außerdem der Gefahr aussetzte, von den Dänen enfilirt zu werden. Diese jedoch kamen ihm in seiner Absicht entgegen. Beim Beginn seines Manövers glaubten sie, er wolle mit seinem Schiff ostwärts hinter ihnen herumgehen, um sie zwischen zwei Feuer zu nehmen und hielten westlicher, um diesen Plan zu vereiteln. Dadurch verminderte sich der Abstand zwischen der dänischen Linie und den beiden österreichischen Fregatten allmälig bis auf 600 Schritt, während die Preußen aus den angeführten

Gründen sich weiter rückwärts und in 2—3000 Schritt Entfernung hielten.

Der Kampf wurde nun etwa eine Stunde lang von beiden Seiten mit großer Heftigkeit geführt, doch war Schnelligkeit und Genauigkeit des Schießens auf Seiten der Dänen, deren Mannschaften so viel länger in See und geübter waren als die Oesterreicher und besonders litt der „Schwarzenberg". Alle drei dänischen Schiffe concentrirten hauptsächlich ihr Feuer auf letzteren, beachteten den „Radetzky" wenig und die Preußen gar nicht in der richtigen Voraussetzung, daß wenn sie das feindliche Flaggschiff kampfunfähig machten, sie die übrigen leicht bewältigen würden. Der „Schwarzenberg" mit seinen 48 Geschützen sah sich deshalb meistens der mehr als doppelten Zahl feindlicher Geschütze gegenüber und es konnte nicht ausbleiben, daß er hart mitgenommen wurde. Gleich einer der ersten dänischen Treffer, eine Granate, explodirte in der Batterie und setzte eine ganze Geschützbedienung außer Gefecht. Zweimal steckten andere Granaten das Schiff in Brand, das zweite Mal in der Segelkoje unmittelbar über der Pulverkammer. Die Gefahr war drohend, doch Tegetthoffs eiserne Ruhe, der dem Ueberbringer der Meldung die einfache Antwort gab „Also löschen" verfehlte nicht ihre Wirkung auf die zuerst von Schreck erfaßten Gemüther. Mit wahrer Todesverachtung warfen sich die beim Pulvertransport stationirten Leute mit den eigenen Leibern auf die brennenden Segelrollen, um das Feuer zu ersticken. Es gelang, aber bald wurde der „Schwarzenberg" von andrer Seite bedroht. Der Kampf hatte bereits 1½ Stunden gewährt und Tegetthoffs Mannschaft schwer gelitten, ohne daß indessen ihr Kampfesmuth dadurch beeinträchtigt worden wäre, als eine dänische Granate in den Bauch des festgemachten Vormarssegels schlug und letzteres in Flammen setzte. Zwar suchte man den Brand sogleich zu löschen, aber die Anstrengungen waren vergebens; die Schläuche der Handpumpen reichten nicht bis zu der großen Höhe und der längere Schlauch der

Maschinenpumpe war durchschossen und unbrauchbar. Das Feuer verbreitete sich mit rasender Schnelligkeit, da es sowohl an dem getheerten Tauwerke überall Nahrung fand, als auch durch die Fahrt des Schiffes gegen den Wind noch mehr angefacht wurde. Das schreckliche, von allen Leuten gesehene Schauspiel, lähmte natürlich ihre Kraft; mit allem Willen konnte sie nicht zu dem Heerde des Feuers gelangen, um es zu dämpfen; die brennenden Fetzen der Segel und des Tauwerks regneten über das ganze Deck und trotz der größten Aufmerksamkeit und Anstrengung mußte man jeden Augenblick gewärtig sein, daß das ganze Schiff in Flammen stehen werde. Es war deshalb nur natürlich, daß unter solchen Umständen das Feuer der Oesterreicher nachließ, während die Noth der Feinde den Muth der Dänen verdoppelte und sie ihre Geschütze mit um so größeren Eifer bedienten.

Tegethoff selbst sah ein, daß sein Schiff verloren war, wenn er den Kampf fortsetzte. Er hatte nicht geschwankt, sich über eine Stunde lang gegen mehr als doppelte Stärke zu schlagen, hier aber war ihm ein neuer furchtbarer Feind erwachsen, gegen den er keine Waffen besaß und der ihn unfehlbar zu vernichten drohte. Mit schwerem Herzen gab er deshalb Befehl, vor dem Winde ab und auf Helgoland zu halten. Durch diesen neuen Kurs wehte dem „Schwarzenberg" der Wind in den Rücken; das aus seinem Vortop herabfallende Feuer flog voraus über Bord und dadurch wurde wenigstens die Hauptgefahr vermindert, obwohl die Lage immer noch kritisch genug blieb. Tegethoff mußte auf die geringe Geschwindigkeit der Preußen Bedacht nehmen und gab deshalb seinem Geschwader Befehl die Front- (Quer-) Linie zu bilden, in der die Schiffe neben einander laufen. Dadurch schützte er jene, so daß sie von den schneller laufenden Dänen nicht abgeschnitten werden konnten. Diese waren aber immer noch in bedeutendem Vortheile. Bis zur Neutralitätsgrenze von Helgoland hatte man ungefähr noch fünf Seemeilen und ³/₄ Stunde lang zu fahren. Wenn die Dänen

ihre größere Geschwindigkeit ausnutzten, so konnten sie sich, ohne an Distanz zu verlieren, abwechselnd quer legen und die Oesterreicher auf gefährliche Weise enfiliren. Der brave Kapitän des „Radetzky", Jeremiasch erkannte, daß ein solches Manöver für den „Schwarzenberg", der noch immer das Hauptziel der dänischen Kugeln und zur Vertheidigung lediglich auf seine Heckgeschütze beschränkt war, verhängnißvoll werden konnte und beschloß, sich zwischen die Dänen und sein Flaggschiff zu legen, um letzteres zu decken. Er handelte damit zwar gegen den empfangenen Befehl, aber wer hätte wohl den Muth gehabt, dem Braven aus diesem Ungehorsam einen Vorwurf zu machen? Er hatte soeben seine neue Stellung eingenommen, als sich auch schon die Dänen anschickten, nach Norden hin zu drehen, um den „Radetzky" mit ihren drei Breitseiten zu enfiliren. In dieser Bewegung wurden sie jedoch durch eine Granate gestört, welche in der Kajüte der Jylland platzte, das Rudergeschirr des Schiffes zerstörte und es manövrirunfähig machte. Dieser Umstand gab dem Gefechte eine andere Wendung; die Dänen verlangsamten ihre Fahrt und der „Radetzky" entging der ihm drohenden Gefahr. Er erhielt nur von den beiden anderen feindlichen Schiffen noch je eine Breitseite zugesandt, die jedoch nicht so gut gezielt waren, wie früher und verhältnißmäßig wenig Schaden anrichteten. Die so glücklich eingreifende Granate soll von einem der preußischen Kanonenboote gefeuert sein. Wenigstens behaupteten dies die Preußen und da die Oesterreicher dem nicht widersprachen, darf man es als thatsächlich annehmen und ihnen dies Verdienst zuerkennen, obwohl der dänische Bericht die preußischen Schiffe auf anscheinend gesuchte Weise ignorirt und sie nur in wenigen Worten erwähnt, um zu sagen, daß ihr Feuer keine Wirkung gehabt habe.

Der Kampf, welcher nahe an 2 Stunden gedauert hatte, endete mit jenen letzten Breitseiten gegen 4 Uhr. Die Dänen nahmen ihn nicht wieder auf, sondern drehten nordwärts,

weil sie nach ihrer Angabe sich auf neutralem Grunde, drei Seemeilen von Helgoland befunden hätten. Dies war wohl etwas weit gegriffen und man darf annehmen, daß auch die Beschädigung der „Jylland" bei ihrem Rückzuge eine Rolle spielte. Tegethoff sagt am Schlusse seines officiellen Berichtes: „Sicher scheint zu sein, daß eins von den dänischen Schiffen nach dem Gefechte von einem andern in das Schlepptau genommen werden mußte."

Dieser Aeußerung ist von dänischer Seite nicht entgegengetreten worden und in einer bald darauf erscheinenden Gefechtsschilderung der dänischen Zeitschrift für Seewesen ausdrücklich anerkannt, daß Tegethoffs Bericht im Allgemeinen den Thatsachen entspreche. Die Havarie der „Jylland" wird deshalb wohl größer gewesen sein, als die Dänen es öffentlich zugestanden und hatte wahrscheinlich das Schiff auf längere Dauer kampfunfähig gemacht.

Tegethoff hielt langsam dampfend unter Helgoland, bis man des Feuers Herr geworden war. Dies geschah jedoch erst Abends 10½ Uhr, da es wegen der stets herabstürzenden brennenden Stücke nicht möglich war, eher den dann noch allein stehenden und wie eine riesige Fackel fortbrennenden Untermast zu kappen. Dann nahm das Geschwader seinen Kurs auf die Elbe und lief am 10. Mai Morgens 4 Uhr bei Cuxhaven ein.

Beide Theile schrieben sich den Sieg zu und mit einem gewissen Rechte. Tactisch hatten die Dänen einen Sieg gewonnen, strategisch die Oesterreicher. Letztere wurden mit weit größerem Verluste an Menschen als ihre Gegner zum Rückzug auf neutrales Gebiet gezwungen und diese Zuflucht rettete möglicherweise den „Schwarzenberg", sei es vor dem Feuer oder vor den Feinden.

Daß die Dänen jedoch ihren Sieg nicht ausnutzten, sich nicht vor die Elbe legten, um dem verbündeten Geschwader den Rückweg zu versperren, beweist, daß sie selbst nicht in der Lage dazu waren und von einer Erneuerung des Ge-

fechtes sich keine Erfolge versprachen. In ihrem officiellen Berichte heißt es: „In der Nacht erhielten die Dänen durch ein Boot von Helgoland Depeschen, nach Christiansand zurückzukehren, da ein Waffenstillstand im Werke und ein abermaliger Zusammenstoß mit dem Feinde deshalb unerwünscht sei," und in einem anderen dänischen Berichte wird gesagt: „Gegen Abend standen die Dänen östlich und auf Grund einer Depesche am andern Morgen nördlich." Schon diese beiden Lesarten stimmen nicht mit einander; fernerhin ist es aber unwahrscheinlich, daß, da die Dänen östlich steuerten, ein von Helgoland abgeschicktes Boot, das noch dazu gegen den Wind angehen mußte, sie in der Nacht aufgefunden haben sollte. Endlich ist der angegebene Inhalt jener Depesche deshalb kaum glaublich, weil ja das Aufhören der Feindseligkeiten keineswegs eine Vorbedingung der Waffenstillstandsverhandlungen war und letztere zu jener Zeit entweder noch garnicht stattfanden oder wenigstens das Stadium unverbindlicher Vorbesprechungen noch nicht überschritten hatten. Noch am 19. Juli, also über zwei Monate später, nahm das preußische Kanonenboot „Blitz" die dänische Flottille des Kapitän Hammer bei Föhr und erst Tags darauf kam die Waffenruhe zu Stande.

Es müssen daher andere und zwar die obengenannten Gründe den Rückzug des dänischen Geschwaders nach Christiansand und einige Tage darauf nach Kopenhagen veranlaßt haben. Wiewohl sie an Geschützen die stärkeren waren, sich sehr brav schlugen, sich stets in enggeschlossener Linie hielten, vorzüglich manövrirten und anerkannt gut schossen, konnte es ihnen nicht entgangen sein, daß sie es mit ebenbürtigen Gegnern zu thun hatten. Bei der nothwendigen großen Entfernung der Preußen vermochten deren Geschütze verhältnißmäßig nicht viel zu wirken und wurden sie deshalb von den Dänen fast gar nicht berücksichtigt. Dagegen hatten sie mit ihren drei Schiffen von zusammen 102 Geschützen (darunter 26 gezogene) zwei Stunden lang fast ausschließlich gegen zwei

österreichische mit nur 79 Geschützen (darunter nur 5 gezogene) und eine Stunde lang im Nahgefecht gekämpft, ohne eins von ihnen außer Gefecht zu setzen. Daß der Fockmast des „Schwarzenberg" hoch oben in Brand kam und man diesen nicht zu löschen vermochte, war ein unglücklicher Zufall, durch den allerdings das Schiff leicht verloren gehen konnte, aber nach Bemeisterung des Feuers war Tegethoff wieder bereit zur Fortsetzung des Kampfes und in einer so viel günstigeren Lage, als jetzt die „Jylland" ausfiel. Kommandeur Suenson handelte deshalb gewiß richtig, es auf einen zweiten Zusammenstoß nicht ankommen zu lassen, bei dem er nach den gemachten Erfahrungen um so eher den Kürzeren ziehen konnte, als er erwarten mußte, daß der ungestüme Kampfesmuth Tegethoffs Alles daran setzen würde, eine Enterung des „Niels Juel" herbeizuführen und dann die „Heimdal" verloren gewesen wäre.

Jedenfalls hatte aber die österreichische Marine ihren ersten Kampf in vollen Ehren bestanden und ihre Flagge mit Ruhm bedeckt. In diesem Sinne wurde der Ausgang auch mit Recht überall aufgefaßt, im Auslande sowohl wie in Deutschland und namentlich in Oesterreich. Man erkannte Tegethoffs Muth, Kaltblütigkeit, Unerschrockenheit und Geistesgegenwart willig an; er hatte sich nach jeder Richtung als ein tüchtiger Befehlshaber gezeigt und es dahin gebracht, daß sein Name in Europa mit Achtung genannt wurde. Der Kaiser von Oesterreich beförderte ihn zum Contre-Admiral; sein ehemaliger Oberbefehlshaber, und man darf wohl sagen Freund, der inzwischen zum Kaiser von Mexiko erwählte Erzherzog Ferdinand Max sandte ihm nebst einem in den huldvollsten Ausdrücken abgefaßten Schreiben das Groß-Offizier-Kreuz des Guadalupe-Ordens, sowie 10 000 Francs zur Vertheilung unter die Verwundeten. Die Handelskammer von Fiume widmete ihm einen Ehrendegen, Hamburg ein kostbares Theeservice und vielfache Ovationen aus Nord-

deutschland zeigten ihm, wie hoch man seine Verdienste um den Schutz des deutschen Seehandels schätzte.

Die österreichischen Menschenverluste waren groß und lieferten den Beweis für die Hartnäckigkeit des Kampfes. Der „Schwarzenberg“ hatte 1 Offizier, 32 Mann todt, 1 Kadett 43 Mann schwer, 2 Offiziere, 1 Kadett und 22 Mann leicht verwundet. „Radetzky“ hatte 1 Seekadett und 4 Mann todt, 8 Mann schwer, den Kapitän Jeremiasch und 15 Mann leicht verwundet, so daß im Ganzen 128 Mann außer Gefecht gesetzt waren. Die preußischen Fahrzeuge hatten keinerlei Verluste erlitten.

Die Dänen gaben ihre Einbuße auf 12 Todte, 17 Schwer- und 39 Leichtverwundete, in Summa auf 68 Mann an. Der „Schwarzenberg“ hatte 80, der „Radetzky“ 50 Rumpfschüsse, während die Dänen deren nur 30 empfangen haben wollten. Auf den ersten Anblick erscheint dies Mißverhältniß auf eine sehr bedeutende Ueberlegenheit der Dänen in der Bedienung ihrer Artillerie hinzuweisen, aber wenn auch anerkannt werden muß, daß sie aus weiter oben angeführten Gründen besser und schneller schossen als die Oesterreicher, so darf man nicht vergessen, daß jenes Verhältniß einmal durch die Mehrzahl von 22 dänischen Geschützen überhaupt, sowie durch die von 21 gezogenen Geschützen herabgemindert wird, welche letztere nicht nur eine bedeutend größere Trefffähigkeit besaßen, sondern auch eine so viel zerstörendere Wirkung äußerten als glatte Kanonen; namentlich in Bezug auf Menschenverlust.

Nach dem Gefecht bei Helgoland ließen sich die Dänen in der Nordsee nicht mehr sehen, um so mehr als sie dem bald darauf durch das Linienschiff „Kaiser“, die Panzerfregatte „Don Juan d'Austria“, die Korvette „Friedrich“ und die Kanonenboote „Seehund“ und „Wall“ verstärkten österreichisch-preußischen Geschwader nicht im entferntesten gewachsen waren und der deutsche Seehandel konnte sich deshalb an der Nordseeküste wieder unbehindert entfalten.

Nach Abschluß des Friedens, der in Wien am 1. September 1864 unterzeichnet wurde, kehrte das österreichische Geschwader zur Heimat zurück. Tegethoff wurde nun nach Wien berufen. Es schien, als ob man wirklich damit umginge die Flotte zu reorganisiren und er sollte dabei um seine Ansicht befragt werden. Doch er mußte sehr bald die Erfahrung machen, daß seine Ideen über die Neugestaltung der Marine sich nicht der Zustimmung der maßgebenden Kreise erfreuten. Ihm stand nicht mehr der einflußreiche Erzherzog Ferdinand Max als Stütze zur Seite und er fand in Wien nur den engen Gesichtskreis wieder, der schon früher jedem Aufstreben der Marine entgegenarbeitete „weil es zu viel kostete."

Seine Vorschläge fielen deshalb nicht auf fruchtbaren Boden; im Gegentheil schienen sie unangenehm zu berühren, wozu möglicher Weise seine kühne Sprache beigetragen haben mag und der tapfere Seemann mußte nach kurzer Zeit enttäuscht und in „Ungnade" Wien wieder verlassen, um mit den Fregatten „Schwarzenberg" und „Donau" im Mittelmeere zu kreuzen und sich im Herbst 1865 nach Egypten zu begeben.

Hier erhielt er den Auftrag, über den Suezkanal und dessen zukünftige Bedeutung für Oesterreich zu berichten. Er entledigte sich desselben in eingehendster Weise und sein Bericht zeichnete sich durch Klarheit, umfassende Behandlung des Stoffes, sowie durch Vorschläge aus, welche bekundeten, daß er nicht nur sein eigenes Fach vollständig beherrschte, sondern einen weiten staatsmännischen Blick besaß und zugleich die Dinge praktisch anzufassen wußte. Er wollte die Errichtung einer österreichischen Dampferlinie nach Ostindien, um den Engländern Concurrenz zu machen. Zu diesem Zwecke verlangte er Herabsetzung der Kohlentarife auf den österreichischen Eisenbahnen, um billigeres Feuerungsmaterial zu schaffen, weil dies die Hauptbedingung für ein Prosperiren der österreichischen Dampfer gegen die englischen sei. Ebenso empfahl er die Herstellung aller derjenigen Hülfsmittel für die Schiff-

fahrt, welche wie geräumige Docks, Magazine, bequeme Hafenanlagen 2c. unerläßlich sind, wenn jene einen Aufschwung nehmen soll und that die Nothwendigkeit des Abschlusses von Handelsverträgen mit den Hauptstaaten Ostasiens, sowie der Errichtung von Consulaten an den wichtigsten Plätzen des rothen Meeres dar.

Der Bericht fand das ungetheilte Lob der betreffenden Ministerien, aber trotzdem blieb alle darauf verwandte Mühe vergebens. Ob es wiederum Geldmangel war, der die Ausführung der Vorschläge verhinderte, oder ob es in Wien an Verständniß für die großen Interessen fehlte, welche für Oesterreich hier in Frage kamen, — genug die Arbeit wurde ad acta gelegt und Oesterreich überließ es England, sich die günstigsten Punkte im rothen Meere und damit den fast unbeschränkten Einfluß auf den Handel im letzteren zu sichern.

Ein anderes Project Tegethoffs, für welches er längere Zeit auf das Lebhafteste Propaganda zu machen suchte, war eine Schiffsexpedition nach Ostasien, wie sie zu Anfang der sechziger Jahre von Preußen mit günstigem Erfolge ins Werk gesetzt wurde. Dieselbe erfreute sich größerer Theilnahme in den Regierungskreisen, sollte Mitte 1866 in das Leben treten und Tegethoff war zu ihrem Führer auserseheu. Bereits hatte er den Befehl erhalten, im März zum Zwecke näherer Berathungen nach Wien zu kommen, als der preußisch-österreichische Krieg dazwischen trat.

Bei den ersten Anzeichen des drohenden Zusammenstoßes ließ Tegethoff sofort jeden Gedanken an den so lange gehegten Lieblingsplan fallen und sein ganzes Denken und Thun concentrirte sich nur auf die Marine und ihre Vorbereitung, um an den bevorstehenden Kämpfen einen würdigen Antheil nehmen zu können. Preußen rüstete zu Lande und zu Wasser, bald war es kein Geheimniß mehr, daß es sich mit Italien verbünden werde; letzteres besaß eine formidable Flotte und hatte in den letzten Jahren Hunderte von Millionen für ihre

Herstellung ausgegeben. Es lag auf der Hand, daß die Herrschaft der Adria, ja die ganze maritime Stellung Oesterreichs im Mittelmeere auf dem Spiele stand und seine Küsten, sowie seine Handelsemporien auf das Höchste gefährdet wurden, wenn seine Flotte nicht rechtzeitig vorbereitet war, um dem Feinde gegenüber zu treten und ihn zurückzuweisen.

Wie aber sah es mit letzterer aus? Zwei hölzerne Fregatten, eine Korvette und vier Kanonenboote konnten nothdürftig in 14 Tagen seeklar sein. Alle übrigen Schiffe lagen verwahrlost, reparaturbedürftig, unfertig in den Kriegshäfen; um sie kampffähig zu machen bedurfte es nach dem gewöhnlichen Gange der Dinge Monate. Die betreffenden Mannschaften fehlten, sie mußten erst eingezogen und exercirt werden, was ebenfalls Monate beanspruchte, während der Krieg jeden Augenblick ausbrechen konnte, und man dann den 10—12 Panzerschiffen Italiens wehrlos gegenüberstand.

Tegethoff sah diesen traurigen Zustand mit Schrecken; nie hatte die österreichische Marine, dies von jeher vernachlässigte Stiefkind der Nation oder vielmehr der Regierung, mit mehr Recht jenen Beinamen „miserabel" verdient, den er ihr in seinen Kadettenbriefen beigelegt, als in diesem Augenblicke, wo so Großes in Frage kam.

Er scheute keine Mühe, um eine Aenderung herbeizuführen. Wo er nur irgend darauf hoffen durfte, für seine Ansichten ein williges Ohr und Unterstützung zu finden, dort klopfte er an und legte die Sachlage dar — aber vergebens. Beim Kriegsminister wurde er gar nicht einmal vorgelassen, und wo er sonst bei einflußreichen Männern wie z. B. dem Minister des Auswärtigen, dem Vorstand des Marinedepartements, den Prinzen und Andern zum Vortrage kam, da fand er Gleichgültigkeit oder Mißtrauen in die Leistungsfähigkeit der Marine überhaupt. Ueberall klang ihm der traurige Refrain entgegen, „man dürfe sich nicht in unnöthige Kosten stürzen." Der Einzige, welcher seine Ansicht über die Nothwendigkeit schleuniger Seerüstungen vollständig theilte, war Erzherzog

Albrecht, aber dieser besaß keine Macht, um sie zur Geltung zu bringen.

So reiste denn Tegethoff schwer bedrückt und verzweifelnd Ende März von Wien nach Pola zurück. Alles, was er vorläufig durchgesetzt hatte, war der Befehl, die für die ostasiatische Expedition bereits eingerichtete Fregatte „Schwarzenberg" wieder kriegsfertig zu machen, aber auch diese Aenderung wurde mit einer Langsamkeit durchgeführt, die ganz unbegreiflich erschien, da die Ankunft eines größeren italienischen Geschwaders im adriatischen Meere bereits angekündigt war. Tegethoff durfte deshalb wohl mit Recht über seine Wahrnehmungen in Wien schreiben: „Im Kriegsministerium arbeitete man mit angestrengter Thätigkeit, überall wurden Regimenter in Bewegung gesetzt, gegen Böhmen dirigirt und die Festungen in Stand gesetzt — nur bei der Marine schlief man." So verbrachte der thatendurstige Mann drei Wochen in verzehrender Ungeduld, als man endlich in Wien dennoch anderen Sinnes geworden zu sein schien. Am 18. April erging der kaiserliche Befehl, daß die Flotte sich bei ausbrechendem Kriege an demselben zu betheiligen habe und gleichzeitig erfolgte die Ernennung Tegethoffs zum Chef des auszurüstenden Geschwaders.

Die Freude über diesen, wenn auch leider zu lange verspäteten Schritt wurde zwar bedeutend dadurch beeinträchtigt, daß man ihn für alle größeren Operationen den Befehlen des commandirenden Generals der lombardisch-venetianischen Armee unterstellte und dadurch seine Selbständigkeit sehr lähmte; allein dies hinderte Tegethoff nicht, mit der ganzen Energie seines Willens und der Einsetzung seiner gesammten Kraft an die Ausrüstung der Marine zu gehen. Er leistete geradezu Erstaunliches; sein eigenes Beispiel unermüdlicher Thätigkeit und sein Enthusiasmus wirkten zündend auf die Offiziere und Mannschaften und riefen unter ihnen einen Wetteifer wach, der unüberwindlich erscheinende Schwierigkeiten beseitigte und Unmögliches möglich machte.

Dies fast fieberhafte Schaffen und der Geist, der sich darin aussprach, schien in Wien Besorgnisse wachzurufen, daß Tegethoff in seinem Thatendrang und Ungestüm seine Kräfte überschätzen und sich in Abenteuer stürzen könne, die zu keinem guten Ausgange führten. Da man leider in den maßgebenden Kreisen selbst herzlich wenig Vertrauen zu der Leistungsfähigkeit der Marine besaß, so hielt man es für nöthig, dem Feuereifer des kühnen Geschwaderchefs noch engere Schranken zu ziehen. Ein entsprechender Erlaß des Kriegsministers machte es ihm zur Pflicht, „keine Unternehmungen zu beginnen, welche die k. k. Flotte auf das Spiel setzten, oder wo die voraussichtlichen Opfer die zu erreichenden Vortheile nicht aufwögen.“ Man übersah nur dabei, daß bei einer ängstlichen Zurückhaltung und Scheu vor einem thätigen Eingreifen die Marine weit mehr gefährdet wurde, indem dann ihr ganzer Ruhm und ihr Ansehen im Lande auf dem Spiele stand. Bei einem Zusammentreffen mit dem Feinde dagegen unter Leitung Tegethoffs, mochte es glücklich oder unglücklich ausfallen, konnten jene nie leiden sondern nur viel gewinnen. Dafür gab Helgoland die Garantie. Tegethoff fuhr indessen unverdrossen fort, die Seerüstungen auf jede Art zu beschleunigen und entwickelte dabei eine erstaunenswerthe Arbeitskraft. Sein ganzes Streben war darauf gerichtet, für die zweite Hälfte des Juni, also im ganzen in einem Zeitraum von 8 Wochen, ein solches Geschwader herzustellen, das mit Kraft und Energie in den Gang der Kriegsereignisse eingreifen und durch einen gewichtigen Schlag ihr vielleicht Wochen dauerndes — gewiß aber unverschuldetes — thatenloses Zuwarten glänzend rechtfertigen könne. „Daß die Mannschaften von dem besten Geiste beseelt seien und gewiß als echte österreichische Seeleute kämpfen würden, glaube er verbürgen zu können,“ so berichtete Tegethoff am 16. Mai und es spricht aus diesem Schreiben ein um so größeres Selbstvertrauen, als er nur noch vier Wochen für die Erreichung seines Zweckes

verlangte, obwohl die beiden neuen Panzerschiffe „Erzherzog Max" und „Habsburg", auf welche er ebenfalls rechnete, zu diesem Zeitpunkte noch nicht einmal gepanzert waren. Ebenso mußte die für sie vorgesehene Armirung von schweren gezogenen und bei Krupp bestellten Geschützen durch eine andere ersetzt werden, da Preußen die Lieferung jener nicht gestattete. Ferner waren das von ihm in Aussicht genommene Linienschiff „Kaiser" und die Fregatte „Novara" noch in einem so unfertigen Zustande, daß jedem Andern ihre Fertigstellung bis Mitte Juni als ein Ding der Unmöglichkeit erschien, nur Tegethoff nicht. Er sprach dem Kriegsministerium gegenüber aus, daß, wenn man an den vier Schiffen mit aller Kraft arbeite und die Arbeiten auf das unumgänglich Nothwendige beschränke, sie zu der angegebenen Zeit schlagfertig sein und die Aufgabe übernehmen könnten, das adriatische Meer vom Feinde zu säubern.

Diese Zuversicht des Admirals schien wirklich viele Bedenken in Wien zu besiegen, denn am 23. Mai wurde die Indienststellung jener vier Schiffe nach seinen Vorschlägen befohlen und Tegethoff noch dadurch begünstigt, daß Frankreich einen Congreß vorschlug. Sein Zusammentreten scheiterte zwar, aber durch die Vorverhandlungen verzögerte sich auch die Kriegserklärung Italiens bis zum 20. Juni. Dadurch gewann die österreichische Marine kostbare Zeit und Tegethoff konnte zum Staunen des Ministeriums und des Landes sein Versprechen einlösen. Er hatte gezeigt, daß er sich nicht nur vortrefflich zu schlagen, sondern auch meisterhaft eine Flotte zu organisiren und die schwierigsten entgegenstehenden Hindernisse zu überwinden verstand. In der zweiten Hälfte des Juni lag sein Geschwader, wie er es in Aussicht genommen, auf der Rhede von Fasana bei Pola fertig. „Habsburg" und „Erzherzog Max" waren gepanzert, mit glatten 42 Pfündern statt der ausgebliebenen schweren gezogenen armirt und die Mannschaften, obwohl sie sich kaum 6—8 Wochen in Dienst befanden, für den Kriegsfall eingeübt.

Diese bewundernswerthe Thatsache war lediglich das Werk von Tegethoffs Energie und sie verfehlte nicht, in Wien Eindruck zu machen. Man sah ein, daß man die Marine unterschätzt und ihr Unrecht gethan hatte und man begann, ihr und namentlich ihrem Führer mehr Vertrauen zu schenken.

Als er nach der italienischen Kriegserklärung um genaue Instructionen bat, wie weit nunmehr die Freiheit seiner Action gehe, erhielt er die Antwort, daß diese Freiheit nicht beschränkt sei, nur solle er nicht über Lissa hinausgehen.

Das klang denn doch anders, als die früheren Bestimmungen und Tegethoff durfte damit zufrieden sein. Die ebenso verkehrte wie drückende Abhängigkeit von den Befehlen des Commandanten der lombardo-venetianischen Armee, der als Landoffizier unmöglich das Verständniß für die Aufgaben einer Flotte haben konnte, war damit beseitigt und der Geschwaderchef konnte nach seinem Ermessen handeln.

Da die Italiener nicht erschienen, unternahm Tegethoff am 26. Juni mit sechs Panzerschiffen, einer Fregatte, vier Kanonenbooten und einigen Avisos eine Recognoscirungsfahrt nach Ancona, dem Sammelorte der feindlichen Flotte. Am 27. Morgens näherte er sich dem Hafen bis auf 2½ Seemeilen und fand Admiral Persano's Geschwader auf der Rhede vor Anker. Es bestand aus elf Panzerschiffen, vier Schraubenfregatten und zwei Avisos und machte sofort Dampf, als die Oesterreicher in Sicht kamen, ohne sich jedoch vom Flecke zu rühren. Die Feinde im Hafen anzugreifen, fühlte Tegethoff keine Veranlassung. Abgesehen von dem Mißverhältniß der Schiffszahl, mußte er die Landbatterien in Betracht ziehen, unter deren Schutz die Feinde lagen, und auch die Seeminen, welche aller Wahrscheinlichkeit nach den Eingang der Rhede sicherten.

Da er seinen Zweck, sich über die Stärke des Gegners Gewißheit zu verschaffen, erreicht hatte und dieser das in offener See angebotene Gefecht nicht annehmen zu

wollen schien, dampfte er nach einigen Stunden nordwärts und ankerte andern Morgens wieder vor Fasana, um fortan mit zurückgeschobenen Feuern kampfbereit zu liegen und die Italiener zu erwarten.

Am 4. Juli traf die Schraubenfregatte „Novara“ als letztes Schiff beim Geschwader ein. Dasselbe hatte die größte Arbeit beansprucht, da es vor einigen Monaten — wie man behauptete durch Italiener — in Brand gesteckt und theilweise zerstört war.

Die gesammte Streitmacht der Oesterreicher bestand jetzt aus 7 Panzerschiffen, dem Linienschiff „Kaiser“, 5 Schraubenfregatten, einer Korvette, 9 Kanonenbooten und 7 Raddampfern, die den Dienst als Avisos und als Repetiteure für die Signale thaten. Die Panzer bildeten die erste, die Holzschiffe die zweite Division, im Ganzen 29 Schiffe, von denen jedoch nur 22 ernsthaft an einem Kampfe Theil nehmen konnten.

Da die Italiener sich noch immer nicht sehen ließen, um die österreichischen Küsten zu bedrohen, benutzte Tegethoff die ihm gewährte Zeit, um seine Offiziere und Mannschaften zu exerciren, die Schiffe in den bestmöglichen Zustand von Schlagfertigkeit zu setzen, und mit ihnen zu evolutioniren. Namentlich übte er die Geschützbedienungen auf concentrirte Breitseiten ein, bei der alle Kanonen einer Seite auf denselben Punkt gerichtet und gleichzeitig abgefeuert werden. Durch diese Maßnahmen hoffte er mit seinen glatten Geschützen, deren schwerstes Kaliber 42Pfünder bildeten, die feindlichen Panzer dennoch zu durchbohren und das Mißverhältniß mit der italienischen Schiffsartillerie einigermaßen auszugleichen. Ebenso adoptirte er nach Farraguts Vorgange im amerikanischen Secessionskriege die Panzerung der Maschinengegend der Holzschiffe durch Ankerketten, die man auf der äußeren Bordwand befestigte, und ließ alles nicht durchaus nothwendige Inventar ausschiffen, um im Gefechte dadurch nicht behindert zu werden.

Am 6. Juli unternahm er mit seiner ganzen Flotte nochmals eine größere Recognoscirung, bis die Berge von Ancona in Sicht waren, ohne jedoch ein feindliches Schiff wahrzunehmen und abermals verflossen zehn Tage, ehe er etwas über die Italiener erfuhr. Schon besorgte er, daß es gar nicht zum Schlagen kommen würde, da bereits Verhandlungen behufs Abtretung von Venetien an Frankreich im Gange waren und die österreichische Südarmee ihren Rückzug anzutreten begann, als endlich am 17. Juli Depeschen von Zara und am 18. von Lissa das Auslaufen der italienischen Flotte und ihren Angriff auf letztere Insel meldeten.

Zuerst hielt Tegethoff das Manöver des Feindes für eine bloße Demonstration, hinter der sich ein anderer Plan verstecke und die nur den Zweck habe, ihn von Fasana fort und nach Süden zu locken. Im Laufe des Nachmittags am 18. stellte sich nun zwar heraus, daß sich das Gros der italienischen Flotte vor Lissa befinde, aber immer noch konnte sich Tegethoff nicht denken, daß der Feind lediglich um Lissa kämpfe und er blieb deshalb vor Anker. Als jedoch am Morgen des 19. Depeschen eintrafen, daß die Italiener Lissa zum zweiten Male angegriffen hatten, beschloß er auszulaufen und Lissa zu entsetzen. Er berief sämmtliche Kommandanten an Bord, um sie mit seinem Plan genau bekannt zu machen und ging um 11 Uhr in See.

Werfen wir inzwischen einen Blick auf die Operationen der gegnerischen Flotte. Ihre bisherige Unthätigkeit erklärte sich aus dem Umstande, daß sie — wenigstens nach dem Urtheile ihres Oberbefehlshabers — nicht schlagfertig gewesen war. Es hatte bei ihrer Ausrüstung zwar nicht wie in Oesterreich an Geld, Zeit und Vertrauen gefehlt. Man war lange auf den Krieg gefaßt und bereitete Alles auf ihn vor; Volk und Regierung trauten ihrer jungen Flotte alle möglichen Heldenthaten zu, erwarteten in ihrer südlichen Lebhaftigkeit, daß sie die Oesterreicher spurlos vom adriatischen Meere fortfegen werde, aber Persano war kein Tegethoff und

als Letzterer vor Ancona erschien, ohne angegriffen zu werden, da entschuldigte sich Ersterer dem Marineminister gegenüber damit, daß drei seiner Panzer noch nicht schlagfertig gewesen seien.

Zehn Tage später war die Sache noch ebenso. Als dann die öffentliche Meinung und der Minister immer dringender wurden, lief Persano endlich am 8. Juli aus, aber nicht um seinen Instructionen gemäß den Feind aufzusuchen und bis auf das äußerste mit ihm zu kämpfen, sondern um in der Nähe der dalmatinischen Küste ungesehen von Feind und Freund zu evolutioniren, nach drei Tagen in den Hafen zurückzukehren und wieder unthätig zu liegen.

Am 15. Juli traf der Minister persönlich in Ancona ein; die Bevölkerung wurde immer unmuthiger, der Waffenstillstand war nahe, es mußte und sollte vorher noch etwas geschehen und der Minister kam mit dem festen Entschlusse, entweder Persano zum Auslaufen zu bewegen oder ihm sein Kommando zu nehmen. Eine Unterredung mit dem Chef des Stabes der Flotte schien ihn zu überzeugen, daß ein Angriff auf Pola oder Venedig wegen des nahen Waffenstillstandes nicht mehr rathsam sei und nur noch ein solcher auf Lissa stattfinden könne. Persano war mit letzterem einverstanden, forderte dazu aber 4—5000 Mann Landungstruppen. Der Minister versprach den größten Theil derselben und der Admiral beschloß endlich am folgenden Tage nach Lissa auszulaufen. Am 16. Juli Nachmittags ging er mit 11 Panzern, 5 Schraubenfregatten, 3 Korvetten, 4 Avisos und 3 Kanonenbooten in See. Um die Absicht zu verbergen, nahm er zuerst einen andern Kurs, entsandte nur seinen Stabschef zur Recognoscirung in einem Aviso unter englischer Flagge und erschien erst am 18. in Sicht der Insel.

Seine Dispositionen waren mit drei Panzerschiffen und einer Korvette die Befestigungen von Comisa anzugreifen und dort eine Landung vorzubereiten. Vier Schraubenfregatten sollten die den Hafen von Manego vertheidigende Batterie zum Schweigen

bringen und Truppen ausschiffen, acht Panzerschiffe unter Persano's Befehl die Befestigungen von St. Giorgio beschießen. Lissa ist die größte der Inseln an der dalmatinischen Küste von etwa 8 Seemeilen Länge und 5 Seemeilen Breite. Sie ist im allgemeinen steil und unzugänglich, hat jedoch verschiedene Einbuchtungen und drei Häfen St. Giorgio, Comisa und Manego, wo eine Truppenlandung ausführbar ist.

Ihr Besitz würde den Italienern eine sehr günstige Operationsbasis gegen die dalmatinischen Küsten geschaffen haben. Abgesehen davon, daß die öffentliche Meinung durchaus eine Action der mit 300 Millionen beschafften Flotte forderte, war deshalb der Gedanke einer Eroberung der Insel an sich nicht ungerechtfertigt; nur wurde er zu plötzlich gefaßt und die Ausführung nicht genug vorbereitet. Man besaß auf der italienischen Flotte nicht einmal genauere Karten, war über die Befestigungen und Besatzung nur oberflächlich orientirt, ein Theil der Schiffe und Landungstruppen sollte nachgesandt werden und erst durch die Recognoscirungsfahrt des Stabschefs d'Amico erfuhr Persano überhaupt etwas näheres über die militärischen und nautischen Verhältnisse. Die Werke von St. Giorgio zählten 44 Geschütze darunter 18 gezogene und 6 Mörser. Comisa wurde durch 8 gezogene Kanonen und 2 Mörser vertheidigt, die 500′ über dem Meeresspiegel aufgestellt waren, und Manego durch eine ebenfalls hochgelegene Batterie von 4 glatten und 2 gezogenen Geschützen gedeckt.

Die gegen St. Giorgio bestimmten 8 Panzerschiffe führten zusammen 173 Kanonen, davon 144 gezogene und unter ihnen zwei 300Pfünder sowie sechs 150Pfünder. Die gegen Comisa operirende Abtheilung (Contre-Admiral Vacca) hatte 82 Geschütze, davon 66 gezogene, und die 4 Fregatten, mit denen Vice-Admiral Albini Manego beschießen sollte, zählten 206 Geschütze, darunter 40 gezogene. Das Verhältniß des Angriffs zur Vertheidigung in Bezug auf die Artillerie stellte sich daher nach dem ursprünglichen Plane bei St. Giorgio

ungefähr wie 4 : 1, bei Comisa wie 8 : 1 bei Manego wie 38 : 1, wobei noch zu bemerken ist, daß das schwerere Kaliber durchweg auf Seiten der Italiener war.

Um 10 Uhr Morgens am 18. befand sich Persano's Flotte vor Comisa und im Schußbereich der dortigen Batterie Magnaremi, welche das Feuer gegen sie eröffnete. Von Seiten der Feinde wurde dies zunächst durch 4 Panzerschiffe unter Befehl des Divisionschefs Ribotti aufgenommen, dann griffen Albini's 4 Schraubenfregatten ein und schließlich betheiligten sich auch die 3 Panzer Vacca's, welche ursprünglich Comisa zu beschießen hatten. Nach ihrem Eintreffen zogen sich die übrigen Schiffe aus der Bucht und steuerten südlich, Ribotti nach St. Giorgio, Albini nach Manego.

Persano hatte mit den ihm bleibenden 4 Panzerschiffen gegen 11 Uhr die äußeren Batterien von St. Giorgio angegriffen und eine Stunde darauf vereinigte sich Ribotti mit ihm. Ihr Feuer richtete sich, indem sie in steter Bewegung blieben, zunächst gegen die westliche Befestigungsfront. Sie näherten sich derselben bis auf wenige hundert Schritt und es entspann sich nun ein furchtbarer Geschützkampf, in dem die Oesterreicher trotz ihrer numerischen Schwäche und ihrer geringen Kaliber sich auf das Heldenmüthigste vertheidigten. Die Batterie Schmid unterlag zuerst. Gegen 2 Uhr flog ihr Pulvermagazin in die Luft und begrub den größten Theil der Besatzung unter seinen Trümmern. Auch die übrigen Werke litten sehr stark, ohne indessen den Muth der Oesterreicher zu schwächen. Der Thurm Wellington zeichnete sich besonders aus und sein Feuer wurde den Italienern so lästig, daß Persano drei Panzerschiffen Befehl gab, ihm so nahe wie möglich zu rücken und ihn auf das Heftigste zu beschießen.

Inzwischen erhielt er die Meldungen von Vacca, daß dieser nichts gegen das hochgelegene Comisawerk habe ausrichten können und nach Einstellung des Feuers zur Unterstützung Albini's nach Manego gedampft sei. Aber auch Albini wollte die Ueberzeugung gewonnen haben, daß er mit

seinen Holzschiffen im Nachtheil sei. Er unterließ die Landung von Truppen, obwohl dieselbe ausführbar war und beide Divisionen steuerten zum großen Kummer Persano's, der über die Erfolglosigkeit seiner Admiräle nicht wenig ungehalten war, nach St. Giorgio, um an dessen Beschießung Theil zu nehmen.

Während sämmtliche Schiffe ihr Feuer auf Wellington und Fort St. Georg concentrirten, erhielt Albini Befehl, eine Landung in dem nahe gelegenen Hafen Karober zu bewerkstelligen. Ueber die österreichischen Werke ergoß sich nun ein furchtbarer Sturm von Geschossen, die schreckliche Verwüstungen anrichteten. Nicht weniger als 433 schwere Geschütze standen den jetzt 44 leichtern gegenüber — also eine zehnfache Uebermacht — und es war vorauszusehen, daß ein so ungleicher Kampf zur Niederlage der Oesterreicher führen müsse. Trotzdem stellte Fort Georg erst um 5 Uhr, also nach sechsstündiger Dauer des Gefechtes sein Feuer ein, nachdem die Hälfte seiner Geschütze kampfunfähig gemacht, die Brustwehren zerstört und seine Besatzung decimirt waren. Bald darauf wurde auch die nebenliegende Batterie Mamula mit noch größeren Verlusten zum Schweigen gebracht.

Persano gab nun Befehl, in den inneren Hafen einzubringen und dessen Befestigungen, namentlich die Batterie Zupparina zu beschießen. Drei Panzerschiffe gingen vor und legten sich ganz nahe an letztere. Diese ließ sich jedoch nicht einschüchtern und da ihre Geschosse die Panzer nicht durchbringen konnten, zielte sie mit größter Ruhe und Genauigkeit auf die Stückpforten. Bald gelang es auch, der Panzercorvette „Formidabile“ eine 24pfündige Granate beizubringen, die im Innern des Schiffes explodirte. Es spricht nicht gerade für den Muth der Italiener, daß sie nach diesem einen wirksamen Schusse den Angriff auf den inneren Hafen aufgaben und sich aus ihm zurückzogen, um ihr Feuer wieder mit den übrigen Schiffen gegen die äußeren Befestigungen und namentlich gegen den 600′ hoch gelegenen Wellington-

thurm zu vereinigen. Bis um 7 Uhr hatte dieser den Angriff der ganzen Flotte auszuhalten. dann zog Persano bis auf Vacca's Division seine Schiffe außer Schußbereich zurück, um zu ankern. Vacca setzte das Gefecht noch bis 8 Uhr fort, um dann seinem Oberbefehlshaber zu folgen. Der Thurm war noch nicht zum Schweigen gebracht, aber er zeigte an seiner Nordseite eine bedenkliche Bresche.

Mit welchem Eisenhagel die Italiener theilweise auf sehr geringe Entfernungen die österreichischen Werke überschüttet hatten, mag man daraus entnehmen, daß allein die Panzerfregatte „Rè d'Italia" 1300 Schuß abgab. Damit stand allerdings das erreichte Resultat in keinem Verhältnisse und es stellte dem artilleristischen Können der Italiener, die hinter dem Schutze ihrer Panzer mit Ruhe zielen konnten, kein günstiges Zeugniß aus.

Der Abgeordnete Boggio, welcher sich als Freiwilliger eingeschifft hatte, in Wirklichkeit aber nur nach dem Muster der ersten französischen Republik als eine Art Conventmitglied zur parlamentarischen Controlle Persano's mitgeschickt war, schrieb andern Tages an seinen Freund den Marineminister Depretis: „Es war ein Höllenlärm, ich blieb auf dem Hinterdeck des Admiralschiffes 7½ Stunden einem Hagel von Granaten ausgesetzt." Nachdem er sich damit selbst ein Tapferkeitsattest ausgestellt, dehnt er es aber auch auf den Admiral aus. „Persano," schreibt er, „wird mit Unrecht beschuldigt und verdient das volle Vertrauen von Regierung und Nation. Die schwere auf ihm lastende Verantwortlichkeit mag ihn über Gebühr mißtrauisch gemacht haben, aber Sie, der Sie wissen, in welchem Zustande die Flotte vor 8 Tagen war, werden ihm Gerechtigkeit widerfahren lassen. Sie werden sehen, wie er sich zu schlagen versteht. Jetzt, da der Augenblick des Handelns gekommen ist, welcher Unterschied zwischen ihm und den Andern!" Armer Persano, der eines solchen Zeugnisses bedurfte, um sich in der öffentlichen Meinung zu rehabilitiren!

Abends 10 Uhr traf auch die Kanonenbootflottille ein. Einer ihrer Kapitäne, der den Telegraphendraht nach dem Continente zerstört hatte, brachte die Meldung, daß eine der letzten einlaufenden Depeschen die bevorstehende Ankunft Tegethoffs angekündigt habe. Es wurde ein Kriegsrath abgehalten und beschlossen, das Gros der Flotte zum Empfang Tegethoffs, an dessen Kommen Persano jedoch nicht glaubte oder nicht zu glauben vorgab, fertig zu halten, von den übrigen Schiffen jedoch die Werke wieder neu beschießen zu lassen und nochmals eine Landung bei Karober zu versuchen, da sie Tags vorher nicht ausgeführt war.

Am folgenden Morgen hatte sich Persano indessen wieder anders besonnen; er setzte die Landung aus, bis die versprochenen Verstärkungen eingetroffen sein würden und Vormittags wurden die Befestigungen durch die Divisionen von Vacca und Albini nur zeitweise und nicht nachhaltig beschossen. Gegen Mittag trafen das Thurmschiff „Affondatore", zwei Schraubenfregatten und eine Korvette mit einigen Landungstruppen ein. Die Zahl der letzteren belief sich nun auf 2200 (einschließlich der seemännischen Landungsmannschaften). Persano hatte wenige Tage zuvor erklärt, er bedürfe mindestens 4000 Mann Soldaten, jetzt begnügte er sich mit 400, denn mehr hatte man ihm nicht geschickt. Er stand unter dem Drucke Boggio's, den darnach verlangte „möglichst bald das ruhmreiche Banner Italiens auf den Trümmern der österreichischen Festungswerke flattern zu sehen" und die Landung wurde auf 3½ Uhr Nachmittags festgesetzt. Albini mit den Holzschiffen erhielt den Befehl, letztere zu bewerkstelligen, während die Panzerschiffe sie decken und die Festungswerke beschäftigen sollten.

Zur bestimmten Stunde begann der Angriff nach den getroffenen Dispositionen und wiederum kämpfte man vier Stunden lang, aber auch wiederum ohne wesentlichen Erfolg. Hätten sich freilich alle Italiener so geschlagen wie heute die Panzerkorvette „Formidabile", so wäre es wohl

um die Oesterreicher geschehen gewesen. Sie drang zuerst in den inneren Hafen ein, manövrirte so kühn und geschickt, daß sie die allgemeine Bewunderung der Vertheidiger wachrief, aber die übrigen Schiffe ahmten das gegebene Beispiel nicht nach. Vacca folgte ihr zwar mit seinen drei Panzern, aber ließ sie bald im Stich, obwohl zwei seiner Schiffe gar keine Verluste erlitten und das dritte, die „Ancona", nur 6 Todte und 17 Verwundete hatte. Der „Formidabile" wurde nun das Ziel aller inneren Batterien und mußte sich, in seinen nicht gepanzerten Theilen arg zerschossen, mit 3 Todten und 55 Verwundeten zurückziehen.

Es würde dies jedoch nicht so viel ausgemacht haben, wenn nur die Landung gelungen wäre. Die Truppen hätten dann die Batterien im Rücken gefaßt und Lissa wäre erobert worden, aber Albini, der schon bei Manego eine höchst zweifelhafte Rolle gespielt und, wie ein Artikel in der „Revue des deux mondes" bezeichnend sagte, „seine Schiffe von jedem Pulverflecken rein zu halten gewußt" hatte, führte seine Aufgabe nicht durch. Er meldete, daß wegen Seegang die Landung nicht habe stattfinden können, eine um so unbegreiflichere Entschuldigung, als der Hafen Karober im Norden der Insel liegt und der Wind aus Süden wehte.

Der zweite Angriff hatte deshalb ebenso wenig Erfolg wie der erste. Drei von den sieben Batterien waren zwar zum Schweigen gebracht, aber damit die Widerstandskraft der tapferen Oesterreicher keineswegs gebrochen. Diese hatten an beiden Tagen 24 Todte und 70 Verwundete, die Italiener 16 Todte und 114 Verwundete, ein Mißverhältniß, daß bei dem Panzerschutz und der Uebermacht der Letzteren höchst auffällig ist.

Um 8 Uhr Abends gab Persano das Signal zum Rückzuge. Da seine meisten Schiffe nur noch für 2 Tage Kohlen hatten, war er eine Zeitlang in Zweifel, ob er nach Ancona gehen und sein Feuerungsmaterial ergänzen solle. Sein Stabschef und Admiral Vacca riethen dazu, während der

Abgeordnete Boggio dagegen lebhaft für einen nochmaligen Landungsversuch eintrat. Der schwache Persano schwankte, als aber andern Morgens früh ein Bataillon Marine-Infanterie Verstärkung eintraf, faßte er den unglücklichen Entschluß, die Insel zum dritten Male anzugreifen. Am 20. Juli um 8 Uhr bereiteten Albinis Division und die Kanonenboote die Landung bei Karober vor und die Panzerschiffe waren im Begriff mit der Beschießung der Werke zu beginnen, während zwei von ihnen der „Ré di Portogallo" und „Castelfidardo" meldeten, daß ihre Maschinen in Unordnung seien, als plötzlich das Erscheinen des auf Vorposten befindlichen Avisos „Esploratore" das ganze Unternehmen scheitern ließ. Das an seinem Top wehende Signal „Feindliche Schiffe in Sicht" kündete die Ankunft des zum Entsatz der Insel herbeieilenden Tegethoff, der mit voller Dampfkraft in Schlachtordnung anrückte und keinen günstigeren Zeitpunkt für seinen Angriff hätte wählen können. Die Italiener waren von den Anstrengungen der beiden vorhergehenden Tage erschöpft, der „Formidabile" am 19. so mitgenommen, daß er nicht am bevorstehenden Kampfe Theil nehmen konnte und einfach nach Ancona zurückging, zwei Panzer 8 Seemeilen weit nach Comisa detachirt, zwei andere hatten Havarie in der Maschine, die Holzfregatten und Kanonenboote waren mit der Ausschiffung von Truppen beschäftigt — genug Ursache, um auch einen umsichtigeren und entschlosseneren Admiral als Persano in arge Verlegenheit zu setzen und die Chancen des Erfolgen für den Gegner günstiger zu gestalten.

Persano that indessen was er konnte, befahl Albini die Landung rückgängig und sich kampfbereit zu machen, ließ die zwei Panzer von Comisa heranholen, schickte den beiden andern mit havarirter Maschine Korvetten zum Schleppen und ließ alle Panzer Frontlinie nach Westnordwest bilden, die er dann freilich bald nach Nordnordost, d. h. um einen Viertel Kompaß ändern mußte, weil sich herausstellte, daß der Feind

nicht aus jener, sondern aus dieser Richtung kam. Das war jedoch nicht etwa schon die Schlachtlinie, wie der Unbefangene hätte glauben sollen, weil man damit dem entgegenkommenden Feinde die größte Stärke der Panzer, ihren Bug zeigte — nein, diese wurde erst nachträglich formirt und zwar, indem sich die Schiffe wie in der Kiellinie der alten Segelflotten hinter einander rangirten und somit den Oesterreichern für den Spornstoß ihre schwächste Seite, die Flanke, boten. Dies war ein Fehler, der sich auf das Schwerste hätte rächen können und nur durch einen andern Fehler der Oesterreicher aufgewogen wurde. Einen weiteren Mißgriff machte Persano aber dadurch, daß er plötzlich und ohne seinen Kapitänen früher davon Kenntniß zu geben, sein Flaggschiff wechselte und von dem Rè d'Italia auf das Thurmschiff „Affondatore" überging. Unmittelbar vor der Schlacht konnte eine solche Aenderung bei einer neu formirten und noch wenig eingeübten Flotte nur Ursache zu Mißverständnissen geben. Persano hatte diesen Wechsel vorgenommen, da ihm der Gedanke kam, daß er auf einem so schnellen Panzer, wie der „Affondatore" sein sollte, besser die Bewegungen der Flotte überwachen und leiten könne. Der Abgeordnete Boggio zog es jedoch vor, auf dem Rè d'Italia zu bleiben.

Tegethoff hatte, wie bereits erwähnt, am 19. Mittags die Rhede von Fasana verlassen, aber verständiger Weise, wie auch Nelson es bei Trafalgar gemacht, nicht erst in Marsch- sondern gleich in Schlachtordnung, um nicht beim Zusammentreffen mit dem Feinde unnütze Zeit zu verlieren, und ohne mögliche Verwirrung sofort fertig zum Angriff zu sein. Diese Ordnung bestand in einer Gruppirung der gleichartigen Schiffe hinter einander, die dann unter sich je einen Keil bildeten. Die erste Division bildeten die sieben Panzerschiffe mit Tegethoffs Flaggschiff „Erzherzog Ferdinand Max" an der Spitze, während drei an jeder Seite von ihm die Schenkel eines rechten Winkel ausmachten.

Dahinter folgten als zweite Division die sieben größeren

Holzschiffe mit dem Linienschiff „Kaiser" an der Spitze, drei Fregatten an der einen, zwei Fregatten und eine Korvette an der andern Seite, während die dritte Division aus neun Kanonenbooten bestand und die Radavisos als Signalrepetiteure zwischen den Abtheilungen vertheilt wurden.

Diese Formation war in der Seetaktik neu, wie ja überhaupt bei Lissa zum ersten Male Geschwader von großen seegehenden Panzerschiffen auf offenem Meere gegen einander kämpften, aber sie war unzweifelhaft gut gewählt, kompakt, manövrirfähig und machte wenig Schwierigkeiten bei etwa nöthig werdendem Uebergange in eine andere Ordnung. Die Panzer waren fertig zum Spornstoß und sämmtliche Schiffe konnten ihre Breitseiten zur Geltung bringen. Natürlich mußten die hölzernen Schiffe auf einen ungleichen Kampf mit den feindlichen Panzerschiffen gefaßt sein — waren aber Farragut und Porter davor zurückgeschreckt? Weshalb sollten es die Oesterreicher thun? Tegethoff hatte es verstanden, seine Untergebenen mit seinem eigenen Geiste zu beseelen, sie wollten siegen oder für die Ehre ihrer Flagge fallen, und deshalb zögerte ihr Admiral nicht, sie gegen den so viel überlegenen Feind zu führen. Die Kommandanten seiner Schiffe waren in seine Plane eingeweiht, er hatte mit ihnen alle Chancen der Schlacht erwogen und wußte, daß keine Verwirrung eintreten würde, wenn er selbst fallen sollte.

Während das Wetter am 19. günstig blieb, verschlechterte es sich am andern Morgen. Wind und Seegang wuchsen; die vier kleinen österreichischen Panzer mußten ihre Geschützpforten schließen und da die Luft außerdem unsichtig wurde, blickte Tegethoff mit Besorgniß in die nächste Zukunft. Blieb das Wetter so oder wurde es noch schlechter, so kam er in arge Verlegenheit. Für den Fall eines Kampfes war dann ein großer Theil der Geschütze nicht zu verwenden, ein Anlaufen von Lissa bei dem dicken Wetter gefährlich, unter Dampf in See bleiben nicht rathsam, weil viele Schiffe wegen beschränkten Kohlenraums nur wenig Feuerungsmaterial be-

faßen, und Beidrehen für einen Theil der Flotte wegen der mangelhaften und fehlenden Takelage unmöglich.

Die Bedenken schwanden jedoch bald. Gegen 9 Uhr sprang der Wind um, die See wurde ruhiger und als sich um 10 Uhr die Luft aufklärte, kam mit Lissa auch gleichzeitig die italienische Flotte in Sicht, welche mit der Spitze ihrer Panzer N.N.O. weisend, den Oesterreichern, welche Südost steuerten, den Weg verlegten. Die Holzflotte unter Albini war indessen, anstatt nach Persano's Befehl eine zweite Schlachtlinie hinter den Panzern zu bilden, immer noch mit der Bergung des Ausschiffungsmaterials beschäftigt und außer Schußweite im Süden unter Lissa ziemlich ordnungslos liegen geblieben. Der Berichterstatter der Revue des deux mondes hat Albini die Worte in den Mund gelegt: „Die Holzschiffe dürften sich an den gepanzerten Schiffen nicht reiben". Wenn er sie vielleicht auch nicht gesprochen hat, so handelte er wenigstens nach dieser Ansicht, die sich nicht allein auf die Panzer, sondern auf den Feind überhaupt erstreckte, wie er bei Manego und bei Karober bewiesen hatte und in der kommenden Schlacht zum großen Unheil Italiens nochmals darthun sollte.

Mit ihrer Fahrt von 8 Meilen kamen die Oesterreicher schnell näher, und Tegethoff gab das Signal „Distanzen schließen, Panzerschiffe den Feind anrennen und zum Sinken bringen."

Der Kurs der Oesterreicher war auf die sechs vordersten Schiffe der Italiener gerichtet, während die übrigen hinteren so weit entfernt waren, daß sie beim ersten Zusammenstoße ihren Kameraden nicht zu Hülfe kommen konnten. Tegethoffs Manöver war deshalb geschickt und gut berechnet, indem er die feindliche Uebermacht paralysirte. Er hätte noch etwas mehr ostwärts abhalten und nur die vier ersten Schiffe in Betracht ziehen sollen, um selbst in der Uebermacht zu sein, aber auch so war er in der günstigsten Lage. Die Feinde blieben unbegreiflicher Weise quer vor ihm liegen und boten

willig ihre Seiten zum Stoße dar. Wäre Tegethoffs Befehl „den Feind anrennen und zum Sinken bringen" gleich bei diesem ersten Zusammentreffen befolgt, so wurden 4—6 Feinde in den Grund gebohrt und höchst wahrscheinlich mit dieser einen That die ganze Schlacht entschieden. Daß es nicht geschah, und die Oesterreicher nur durch die Intervalle der feindlichen Linie brachen, war ein großer Fehler. Man wird vielleicht einwerfen, daß das Anrennen nicht habe geschehen können, weil der Pulverdampf dazwischen getreten sei und die Fernsicht gehindert habe. Das ist auch der wahrscheinliche Grund gewesen, aber deshalb durften die Oesterreicher nicht feuern. Als Nelson bei Trafalgar die französisch-spanische Linie an einem bestimmten Punkte durchbrechen wollte, da feuerten weder er noch Collingwood einen Schuß, bis sie ihr Ziel erreicht hatten, obwohl sie nur hölzerne Schiffe hatten und durch die enfilirenden Breitseiten der Gegner ein furchtbares Blutbad unter ihren eigenen Mannschaften erwarten mußten, aber sie konnten dafür ihr Ziel im Auge behalten und unverrückt auf dasselbe losgehen.

Hier lagen die Verhältnisse umgekehrt. Die Oesterreicher zeigten dem Feinde nicht, wie die Engländer im Bug ihre schwächste, sondern die stärkste Seite, sie hatten von der Enfilade der Italiener wenig zu fürchten, behielten, wenn sie selbst nicht schossen, freies Gesichtsfeld, während ihre Bewegungen Jenen durch den eigenen Pulverdampf verborgen blieben, und konnten sich den günstigsten Punkt für ihren Widderstoß gegen die feindlichen Breitseiten aussuchen.

Wohl liegt eine wesentliche Entschuldigung für das zu frühzeitige Feuern der Oesterreicher in der Situation und dieselbe soll hier ausdrücklich anerkannt werden. Es ist schwer, angesichts eines Kampfes auf Leben und Tod nicht zu antworten, wenn der Feind uns Breitseiten der schwersten Geschosse entgegensendet und diese pfeifend und krachend uns umsausen Es gehören eiserne Nerven dazu oder wenigstens lange Kampfgewohnheit. In der Natur des tapferen Mannes

liegt es, sich zu wehren, wenn er geschlagen wird, sei dies mit weittragenden Feuerwaffen oder im Handgemenge. Auf der österreichischen Flotte waren größtentheils junge Mannschaften, auch von den Offizieren hatte nur eine geringe Zahl früher je im Feuer gestanden, und außerdem ist es ein eigen Ding, die erste Scheu des Anrennens zu überwinden, da es sonst dem Seemann in Fleisch und Blut übergegangen ist jede Kollision zu vermeiden. Er greift deshalb naturgemäß eher zur Kanone und nur ein strikter Befehl wird ihn davon abhalten. Diesen Befehl hatte aber, so viel bekannt, Tegethoff nicht gegeben. Höchstwahrscheinlich hatte er sich die Konsequenzen dieser Unterlassung selbst nicht recht klar gemacht, da er überhaupt zum ersten Male in einen Kampf mit ganz neuen Streitmitteln eintrat, die eine vollständig andere Taktik bedingten, als man bisher gewohnt war. Im Laufe der Schlacht bewies er zwar zur Genüge, daß er den Sporn seiner Schiffe als die entscheidendste Waffe betrachtete und ihn auf jede Weise zu verwerthen suchte — deshalb ist es aber im österreichischen Interesse um so mehr zu bedauern, daß die günstige Gelegenheit im Beginn des Kampfes nicht in der Weise ausgenutzt wurde, wie es möglich gewesen wäre.

Die Gegenüberstellung der beiden Flotten ergiebt folgende Stärkenverhältnisse:

Oesterreicher 7 Panzer, 6 hölzerne Fregatten, 1 Korvette, 9 Kanonenboote, 4 Avisos mit
zusammen 516 Geschützen und 7492 Mann.

Italiener 11 Panzer, 8 hölzerne Fregatten, 1 Korvette, 10 Avisos mit zusammen 654 Geschützen und 10715 Mann.

Die schwersten österreichischen Kaliber waren glatte 60 und 48 Pfünder und nur der fünfte Theil ihrer Gesammtarmirung bestand aus gezogenen 24 Pfündern. (Gewicht des Langgeschosses 56 Pfund.)

Die Italiener hatten deshalb eine Uebermacht von

4 Panzern und 138 Geschützen und Tegethoff gab einen Beweis von hohem Muthe, den Angriff zu wagen.

Die Schlacht begann um 10³/₄ Uhr und das leitende Schiff der italienischen Vorhut „Principe Carignano" mit Contre-Admiral Vacca an Bord eröffnete das Feuer, an dem sich sehr bald darauf die übrigen Italiener betheiligten, ohne daß sie jedoch den Gegnern viel Schaden gethan hätten. Nur der Kapitän des österreichischen Panzerschiffs „Drache" Freiherr von Moll fiel gleich durch einen der ersten Schüsse. Die Oesterreicher erwiderten das Feuer und unmittelbar darauf erfolgte der Durchbruch. Damit hörte jedoch so ziemlich jede taktische Ordnung in beiden Flotten auf und entstand ein allgemeines und ziemlich wirres Durcheinander, zunächst der Panzer, dann auch der Holzschiffe. Die Oesterreicher feuerten die concentrirten Breitseiten, aber ohne den gehofften Erfolg, da die schwachen Kaliber nirgends die feindlichen Panzer durchschlugen; die Italiener gaben ihre Schüsse einzeln ab, aber wegen schlechten Zielens ebenfalls ohne größere Wirkung. Von vorher überlegten Bewegungen konnte nur wenig die Rede sein, da der Pulverdampf alles einhüllte und Freund wie Feind einander verbarg. Man mußte sich darauf beschränken, die aus den Dampfwolken in nächster Nähe auftauchenden Gegner anzugreifen, oder sich gegen sie zu vertheidigen und dankte es hauptsächlich nur den verschiedenen Anstrichen der Unterschiffe, (die Italiener waren grau gestrichen) daß man nicht gegen die eigenen Kameraden anrannte. Unter diesen Verhältnissen ist es auch nicht möglich ein richtiges Bild der Schlacht zu geben und man kann nur einzelne Phasen hervorheben.

Nach dem Durchbruch der Oesterreicher wandte sich der linke Flügel ihrer ersten Division gegen die feindliche Vorhut nach links, Tegethoff mit dem rechten Flügel nach rechts gegen das italienische Centrum, ohne indessen während der nächsten Stunde irgend welche Entscheidung herbeizuführen. Die Panzer kreuzten sich nach allen Richtungen, bisweilen

nur auf wenige Schritte Entfernung, ohne Stöße anbringen zu können, während sie dagegen sich mit ihren Geschützen zu vernichten suchten. Nur der „Erzherzog Ferdinand Max“ war darin glücklicher oder geschickter. Seinem Kapitän von Sterneck gelang es zweimal einen Feind zu rammen, freilich unter ungünstigem Winkel und deshalb ohne Wirkung, zum dritten Male später jedoch mit furchtbaren Ausgang.

Commodore von Petz auf dem Linienschiffe „Kaiser“ hielt in enggeschlossener Ordnung mit der 2. Division nach rechts zum Angriff auf die unter Lissa liegende italienische Holzflotte ab, doch die feindliche Nachhut der Panzer unter Ribotti störte diesen Plan. Letzterer fiel nordwärts ab, um Petz von den österreichischen Panzern zu trennen, ihm in den Rücken zu kommen und ihn mit Hülfe Albini's zwischen zwei Feuer zu nehmen. Petz erkannte rechtzeitig die drohende Gefahr, die ihm verhängnißvoll werden konnte und steuerte kurz entschlossen Ribotti direkt entgegen, um unerschrocken den ungleichen Kampf mit ihm aufzunehmen. Er wurde von den Italienern mit verderblichem Feuer empfangen und es griff nun hier dasselbe chaotische Gewirr Platz wie ostwärts auf dem andern Flügel. Die Italiener strebten hauptsächlich ihre Angriffe auf den im Pulverdampfe leichter zu erkennenden „Kaiser“ zu richten, während die Holzfregatten ihn zu vertheidigen suchten und die Kanonen-Boote jede Gelegenheit wahrnahmen, wo sie einen Schuß anbringen konnten.

Persano auf dem „Affondatore“ hatte sich zu seiner Nachhut begeben, um, wenn auch vergeblich, die Holzschiffe niederzurennen. Ebenso mißlangen ihm zwei Stöße gegen den „Kaiser“, der ihnen geschickt auszuweichen wußte und seinen Angreifer durch einige concentrirte Breitseiten zur Umkehr zwang, obwohl dieselben den Panzer nicht durchdringen und nur auf dem feindlichen Deck einigen Schaden anrichten konnten. Der „Affondatore“ entsprach nicht den gehegten Erwartungen in Bezug auf seine Drehfähigkeit, dagegen wirkten die 300pfündigen Granaten desselben verheerend und

der „Kaiser" erlitt schwere Verluste, ebenso wie verschiedene andere österreichische Holzschiffe, welche von Ribotti's Schiffen beschossen wurden. Auf der „Novara" fiel der Kapitän Klint, die Korvette „Friedrich" erhielt einen Unterwasserschuß, der ein beträchtliches Leck verursachte, so daß das Schiff nur mit Hülfe der Dampfpumpen schwimmend gehalten werden konnte.

Den zurückgeschlagenen „Affondatore" ersetzte in seinen Rammversuchen gegen den „Kaiser" der „Ré di Portogallo", welchen das Linienschiff plötzlich aus dem Rauch hervorbrechen und auf sich zu dampfen sah. Commodore Petz befand sich in schwieriger Lage. Er selbst hätte ausweichen können, aber dann waren seine Hintermänner „Elisabeth" und „Friedrich" in größter Gefahr. Um sie zu schützen blieb ihm nichts übrig, als selbst den Angreifer zu rammen, und er zögerte keinen Augenblick es zu thun. Es gelang, während ihm dessen Breitseite entgegensprühte, den „Ré di Portogallo" mitschiffs zu treffen, wenn auch nicht voll unter rechtem Winkel, da Ribotti durch schnelles Ruderlegen dem drohenden Stoße auszuweichen suchte. Petz gab sich der Hoffnung hin, mit der großen Masse seines Schiffes einen Erfolg zu erzielen, aber er machte nur dieselben Erfahrungen wie Farragut bei Mobile, daß Holzschiffe gegen Panzer ohnmächtig sind. Er brach sein Bugspriet und den Fockmast, der auf den Schornstein stürzte und wurde gleichzeitig durch eine neue Breitseite des Feindes schwer havarirt. Dieser erlitt zwar durch den schrägen Stoß ebenfalls Beschädigungen, aber ohne Beeinträchtigung seiner Gefechtsfähigkeit, und ebenso wenig wirkte die Breitseite, welche der „Kaiser" ihm bei dem Auseinanderscheeren der Schiffe auf ganz geringe Entfernung nachsandte. Kaum war er von diesem furchtbaren Gegner befreit, als sich ihm schon wieder ein anderer Panzer, die „Maria Pia" näherte. Trotz seines mißlichen Zustandes ging der tapfere Petz auf den neuen Feind los, aber nur um noch schlimmer zu fahren. Er empfing ein so heftiges

Feuer, daß ein großer Theil seiner Besatzung niedergestreckt, Geschütze demontirt, sein Steuerruder beschädigt und seine Bordwand in Brand geschossen wurden. Die Wirkungen schwerer Hohlgeschosse zeigten sich hierbei in schrecklicher Weise. Dazu gerieth der über dem Schornstein liegende Fockmast mit seinem Tauwerk in Brand, während er gleichzeitig den Zug hinderte und der Maschinist meldete, daß nicht mehr mit vollem Dampf gegangen werden könne.

Der „Kaiser" war kampfunfähig; er hatte auf das Heldenmüthigste gestritten, mußte sich jetzt aber, wenn er nicht in die Hände der Feinde fallen wollte, zurückziehen. Er dampfte nach dem Hafen von St. Giorgio, gefolgt von den Holzschiffen, die ihn bisher auf das treueste unterstützt und dabei selbst nicht unwesentlich gelitten hatten. „Schwarzenberg" erhielt ein schweres Leck, so daß er nur mit Mühe flott gehalten werden konnte. „Adria" gerieth drei Mal in Brand, einmal in unmittelbarer Nähe der vorderen Pulverkammer, so daß diese unter Wasser gesetzt werden mußte, „Novara" hatte 6 Todte und 20 Verwundete.

Wenn die österreichischen Holzschiffe somit auch nichts Entscheidendes vollbracht und keinen Panzer gefechtsunfähig gemacht hatten, so zogen sie die feindliche Nachhut doch von Tegethoffs Division ab, leisteten ihr dadurch die wesentlichsten Dienste und gaben ihr Gelegenheiten, mit gleichen Kräften, ja zeitweise sogar mit Uebermacht gegen die Feinde zu kämpfen, da die beiden vordersten Schiffe der Italiener nach Tegethoffs Durchbruch ihren nördlichen Kurs fortsetzten und sich von ihrem Centrum trennten.

Tegethoff dampfte mit dem „Erzherzog Max" wie ein rasender Roland umher, um Stöße anzubringen und fuhr auf alles los, was grau gestrichen war. Wie erwähnt, hatte er auch bereits zweimal gerammt, wenn auch schief und ohne weiteren Erfolg, als daß beim zweiten Stoße, der wahrscheinlich gegen den „Paläſtro" ging, (die Rauchwolken ließen ein genaues Erkennen nicht zu) dessen Kreuzstenge mit der

Gaffel und Flagge auf des „Erzherzog Max" Deck stürzte und letztere erbeutet wurde. Dann versuchte er sich an dem „Ré d'Italia" und eine Zeit lang schwebte dieser in großer Gefahr, da er von nicht weniger als vier österreichischen Panzern umgeben war. Der „Palästro" eilte zu Hülfe, erhielt jedoch von zwei Oesterreichern heftiges Feuer, das zwar seinen Panzer nicht durchbohrte, aber dennoch sein Schicksal besiegelte. Eine Granate drang durch das ungepanzerte Heck in die Offizierscajüte, und steckte sie in Brand, so daß das Schiff sich zurückziehen mußte und nordwärts abbog. Aber gleichzeitig wurden die Italiener noch von einem andern, schwereren Unglück betroffen. Dem „Ré d'Italia" wurde das Steuergeschirr beschädigt und er mußte seine Bewegungen auf vor- und rückwärts beschränken. In diesem günstigen Augenblicke zeigte sich sein grauer Rumpf vor dem Bug des „Erzherzog Ferdinand Max", dessen Kapitän, Baron Sterneck, sofort quer auf ihn zusteuern ließ. Vergebens sandte das dem Verderben geweihte Schiff seinem Angreifer die Breitseite entgegen, vergebens suchte es zuerst vorwärts und dann rückwärts zu entfliehen — mit voller Fahrt kam der unheimliche Koloß herangebraust; ein furchtbares Krachen erfolgte und sein gewaltiger Sporn brach, alles vernichtend und zerschmetternd, in die Seite des unglücklichen Gegners, um eine klaffende Bresche von 137 Quadratfuß über und unter der Wasserlinie zu reißen.

Der Stoß war so heftig, daß auf dem „Ferdinand Max" alle Mannschaften zu Boden geschleudert wurden, die nicht darauf vorbereitet waren, doch sonst blieb der Angreifer fast unbeschädigt. Mit kaltblütigster Ruhe hatte Baron Sterneck einige Sekunden vor dem Stoße die Maschine stoppen lassen und ebenso ertönte unmittelbar nach demselben das Kommando „Mit voller Kraft rückwärts." Die Maschine gehorchte augenblicklich und der Sporn zog sich aus der Todeswunde, um sie einem andern noch furchtbareren Feinde, dem Wasser, zu öffnen. Der Stoß legte den „Ré d'Italia" zuerst be-

deutend nach Steuerbord Seite über, dann schwang er nach Backbord zurück, brausend drangen die Fluthen in die gewaltige Oeffnung und füllten mit schreckenerregender Geschwindigkeit die innern Räume. Tiefer und tiefer sank der stolze Bau, die tapfre Mannschaft feuerte noch einmal ihre Breitseite als Todessalut, dann verschwand alles in dem nassen Grabe, das sich gähnend öffnete, um dumpf rauschend sich für immer über seinem Opfer zu schließen.

Die Katastrophe trat so plötzlich ein und ihr Anblick war so überwältigend, daß selbst die Sieger sie anfänglich kaum fassen konnten und sie staunend, tief erschüttert auf den Punkt starrten, wo jetzt nur noch einige Trümmer auf den Wellen trieben und eine Zahl unglücklicher Mannschaften mit dem Tode rangen. Dann aber begrüßte vom „Erzherzog Ferdinand Max" und den in der Nähe befindlichen Oesterreichern ein tausendstimmiges Hurrah den großen gewonnenen Sieg, der gleichzeitig auch die ganze Schlacht entschied. Zwar dauerte der Kampf noch eine halbe Stunde lang und die „Ancona" suchte noch einmal den „Ferdinand Max" zu rammen, doch Sternecks Manövriren vereitelte den Stoß, wenn auch beide Schiffe so nahe aneinander hinglitten, daß die Oesterreicher die Ansetzer nicht in ihre Vorderladergeschütze einbringen konnten. Die Italiener feuerten in diesem Augenblick und der Pulverdampf strömte in die Stückpforten der Gegner, aber es folgten keine Geschosse — sie waren vergessen worden. Auch der „Rè de Portogallo" blieb noch eine Zeitlang auf dem Kampfplatze und schoß sich mit mehreren österreichischen Panzern und Holzschiffen; „Ancona" und „Varese" wollten ihm zu Hülfe eilen, stießen jedoch selbst zusammen und verwickelten sich mit der Takelage. Ehe sie wieder frei kamen, hatte ersterer sich durch geschicktes Manövriren aus seiner bedrohlichen Lage befreit.

Zuletzt versuchte noch die „Maria Pia" einen Stoß gegen einen österreichischen Panzer, doch auch er mißlang und der

Italiener konnte im Vorbeigleiten nur eine Breitseite und eine Gewehrsalve abgeben.

Damit war die Schlacht beendet; sie hatte 1 ½ Stunden gedauert, als die Italiener sich westwärts zurückzogen und Tegethoff das Signal „Sammeln“ für die Seinen gab. Er formirte drei Kolonnen in Kielwasserlinie, die Panzerschiffe am nächsten dem Feinde zugekehrt. Die Italiener ordneten sich ebenfalls, aber nahmen den Kampf nicht wieder auf, da dieser für sie noch ein trauriges Nachspiel erhielt. Der „Palaestro“ hatte sich brennend westwärts zurückgezogen. Der dichte aus ihm aufsteigende Rauch veranlaßte einige seiner Kameraden, ihm zu Hülfe zu eilen, doch sein Kapitän lehnte alle Unterstützung mit dem Hinweis ab, daß er mit seiner Mannschaft allein das Feuer zu bewältigen vermöge. Er zog sich hinter die italienische Linie zurück und dampfte noch brennend eben an seinem Admiralschiffe vorüber, als plötzlich eine Flammensäule aus ihm emporlohte. Ein dumpfes Krachen erschütterte die Atmosphäre, das Schiff barst auseinander und sank mit Allem, was in ihm war, in die Tiefe. Das Feuer hatte einen außerhalb der Pulverkammer für das Gefecht aufgehäuften Munitionsvorrath erreicht und die Explosion herbeigeführt. Sie war der letzte Act des furchtbaren Dramas.

Tegethoff hielt sich kampfbereit und abwartend, bis nach vielen Mühen sich auch die Italiener wieder in Schlachtordnung aufgestellt hatten, nur waren die Plätze der Gegner jetzt gegen den Beginn der Schlacht vertauscht. Die Oesterreicher befanden sich zwischen Lissa und dem Feinde, doch sie erwarteten ihn vergebens.

Bald scheinbar etwas vorgehend, bald wieder zurückweichend, drückte sich in diesen Manövern deutlich die Zaghaftigkeit und Unschlüssigkeit Persanos aus, der es zum Abend endlich vorzog, schmachbedeckt mit seinen immer noch überlegenen Panzerschiffen und seiner „von Pulverflecken reinen“ Holzflotte nach Ancona zu dampfen, anstatt in einem noch-

maligen Angriffe die Ehre der italienischen Flagge zu wahren.

Zieht man das Facit der Schlacht, so war sie höchst ehrenvoll für die Oesterreicher gewonnen und Tegethoff's strategischer Zweck, die Entsetzung von Lissa vollkommen erreicht. Dieses Resultat hatte er mit der zeitweiligen Gefechtsunbrauchbarkeit (sie dauerte jedoch nicht zwei Tage) des Linienschiffes „Kaiser" sowie mit einem Menschenverluste von 38 Todten, darunter 3 Offiziere und 176 Verwundeten (15 Offiziere und Kadetten) erkauft. Kein Schiff wurde an den Feind oder sonst verloren und alle außer dem „Kaiser," der allein 24 Todte und 75 Verwundete hatte, waren gefechtsfähig geblieben, da auch die Lecke von „Schwarzenberg" und „Friedrich" mit Pumpen bewältigt werden konnten.

Von italienischer Seite waren zwei Panzerschiffe gesunken, ein drittes, der „St. Martino" durch einen Zusammenstoß mit der „Maria Pia" gefechtsunfähig geworden. Von den 600 Mann des „Rè d'Italia" wurden 9 Offiziere und 159 Mann, von den 250 Mann des „Palaestro" 1 Offizier und 19 Mann gerettet. Die Rettung der ersteren geschah durch italienische Schiffe, hauptsächlich durch den „Principe Umberto", der zufällig über den Unglücksplatz dampfte, 1½ bis 2 Stunden nach der Katastrophe. Bis dahin trieben die Schiffbrüchigen, an Trümmer geklammert, haltlos auf dem Meere. Die Oesterreicher hatten unmittelbar nach dem Stoße auf allen ihren in der Nähe befindlichen Schiffen Anstalt zur Rettung gemacht, jedoch wurden sie durch die sie angreifenden Italiener gezwungen, davon abzustehen, wenn sie nicht selbst in den Grund gerannt werden wollten. Der von feindlicher Seite gegen sie erhobene Vorwurf, nichts für die Rettung gethan zu haben, ist deshalb unberechtigt, während das auffällige Verfahren der Italiener darin eine Entschuldigung findet, daß bei dem durch Rauchwolken beengten Gesichtskreise, der sich in kaum zwei Minuten vollziehende Untergang des „Rè d'Italia" von ihnen gar nicht bemerkt

wurde. Fragte doch selbst Persano erst nach der Schlacht beim Sammeln seiner Schiffe durch Signale an: „Wo ist Rè d'Italia?" um die niederschmetternde Antwort zu erhalten „Gesunken."

Außer jenen mit den gesunkenen Schiffen umgekommenen 662 Mann hatten die Italiener jedoch nur 5 Todte und 39 Verwundete; acht ihrer Panzerschiffe und ihre gesammte Holzflotte waren intact.

Fragt man sich, was unter solchen Verhältnissen die Ursache der Niederlage und des schmählichen Rückzuges war, so lautet die Antwort: Unentschlossenheit und Unfähigkeit seitens des Oberbefehlshabers, Mangel an Muth und Ungehorsamkeit seitens des Viceadmirals Albini und anderer Offiziere, Mangel an Vertrauen zu ihren Führern und ungenügende Einübung auf Seiten der Mannschaften. Bei näherer Betrachtung der beiden Gegner und des Herganges der Schlacht drängt sich unwillkürlich eine Vergleichung mit der Schlacht von Trafalgar auf.

In Nelson und Villeneuve finden wir ganz ähnliche Charaktere und Gegensätze wie in Tegethoff und Persano. Dort Muth, Unerschrockenheit, Siegeszuversicht, Vertrauen zu sich selbst, den Schiffen und den Untergebenen und das Verständniß, den Letzteren den Geist einzuflößen, der Schlachten trotz noch so großer entgegenstehende Ueberzahl zu gewinnen weiß — hier Zaghaftigkeit, Unentschlossenheit, Mißtrauen gegen die Leistungsfähigkeit des Personals und Materials, Mangel an Disciplin, Unfähigkeit eine große Flotte zu führen und aus den Fehlern des Gegners Nutzen zu ziehen.

Eine ebenso große Aehnlichkeit bieten andere Momente der Schlacht. Dort wie hier eine ganz neue bis dahin noch nicht dagewesene Taktik des Angreifers, und Beharren des Angegriffenen bei einer alten Formation. Bei Trafalgar schuf diese eine unbehülfliche Linie, bot dem Gegner Gelegenheit zum Durchbrechen an zwei Stellen und brachte Theile der Alliirten in die Minderzahl oder zwischen zwei Feuer.

Bei Lissa dagegen konnte ohne den oben erwähnten Fehler Tegethoffs gleich der erste Anprall den Italienern 5—6 Panzer kosten und war ihre Formation seitens Persano's ganz unbegreiflich. Er sah die Feinde kommen und hatte vollkommen Zeit, um sie in einer für ihn äußerst günstigen Position zu empfangen, die er innerhalb weniger Minuten sich verschaffen konnte. Er brauchte nur das Signal zur Bildung der Frontlinie zu geben und dazu den Kopf seiner Schiffe nach Nordwest den Oesterreichern entgegen zu wenden. Dann zeigte er sich ihnen spitz, d. h. von seiner stärksten statt von seiner schwächsten Seite, machte ihre Absicht des Rammens illusorisch, oder hatte mit ihnen wenigstens gleiche Chancen. Wenn er ihnen dann entgegendampfte, konnte er bei ihrem Durchbruche auf nächste Distanzen mit seinen Breitseiten die größere Kraft seiner schwereren Geschütze probiren, brachte sie zwischen zwei Feuer und saß unmittelbar darnach mit seinen elf Panzern mitten in der österreichischen Holzflotte. Dieses Manöver war so einfach, in drei Minuten und ohne die leiseste Verwirrung selbst bei ungeübten Kommandanten auszuführen und es drängt sich dem Seemanne, welcher irgend Anspruch auf Beherrschung seines Faches macht, so von selbst auf, daß man unmöglich zu hart urtheilt, wenn man Persano vollständige Unfähigkeit vorwirft, eine Flotte zu führen.

Eine andere traurige Aehnlichkeit mit Trafalgar liegt in dem Ungehorsam und geradezu gesagt in der Feigheit des Viceadmirals Albini so wie des Kommandanten des Panzerschiffes „Terribile", der an der Schlacht keinen Antheil nahm, sondern während der ganzen Zeit unthätig bei der Holzflotte Albini's verweilte. Trotz allem Mangel an Dispositionen und ungeachtet aller Planlosigkeit schlugen sich einzelne Italiener, wie z. B. der „Re di Portogallo" außerordentlich brav und ebenso geschickt und es lag volle Wahrscheinlichkeit, ja Gewißheit für eine Niederlage der Oesterreicher vor, wenn der „Terribile" und Albini's Holzflotte mit ihren 700 Ka-

nonen den Befehlen Persano's gemäß in den Kampf eingegriffen hätten. Statt dessen schauten sie ihm aus der Ferne unthätig zu und bedeckten dadurch die italienische Flagge mit Schmach, während die tapferen Oesterreicher selbst mit ihren Kanonenbooten und Raddampfern kühn die feindlichen Panzerschiffe aus unmittelbarer Nähe angriffen.

Wer erinnert sich nicht dabei des feigen Contre-Admirals Dumanoir*) bei Trafalgar, der mit seiner Division von zehn Linienschiffen trotz wiederholter Signale seinen Oberbefehlshaber ebenso schmählich in Stich ließ und dadurch den Verlust der Schlacht verschuldete? Ja, um die Parallele vollständig zu machen, gab Persano an Albini dasselbe Signal, mit dem der unglückliche Villeneuve Dumanoir an seine Pflicht zu erinnern hoffte. „Das Schiff, welches nicht kämpft, ist nicht auf seinem Posten," aber ebenso vergeblich, wie dieser.

Aus der Schlacht von Lissa, der ersten und bis jetzt einzigen zwischen Panzerflotten Schlüsse ziehen und taktische Regeln für die Zukunft ableiten zu wollen, wäre ein müßiges Beginnen. Die Streitmittel haben sich in den letzten sechszehn Jahren in solcher Weise verändert, daß jene Schlüsse und Regeln hinfällig wären. Die Dimensionen der Panzer und der Geschütze sind in das Ungeheuerliche gewachsen und außerdem ist an Bord der Schiffe eine neue furchtbare Waffe, der Torpedo, eingeführt, dessen Wirkung im Ernstfalle man erst abwarten muß, ehe man neue taktische Regeln aufstellen kann. Bewährt sich der Torpedo, so wird der Gebrauch des Sporns und demgemäß auch der Nahkampf und das Melee bedeutend eingeschränkt und die Artillerie wieder wie früher die Hauptwaffe werden. Eins wird aber wie von jeher so auch in Zukunft bestehen bleiben; den Sieg wird die Flotte gewinnen, auf welcher wie auf der österreichischen bei Lissa die Menschen, Führer wie Untergebene, die tüchtigeren sind.

---

*) Siehe „Nelson".

Als Persano nach Ankona zurückdampfte, ging Tegethoff mit seinen Schiffen nach Lissa hinein, um seine Todten zu beerdigen, die schwer Verwundeten auszuschiffen, die erlittenen Schäden auszubessern und den errungenen Sieg nach Wien zu melden. Ein telegraphisch an Offiziere und Mannschaften ausgesprochener Dank und die Ernennung Tegethoffs zum Viceadmiral war die kaiserliche Antwort und ein tausendstimmiges Hurrah begrüßte diese huldvolle Anerkennung des Geleisteten, das mit einem Schlage die österreichische Flotte ebenbürtig an die Seite alter Marinen gestellt hatte.

Der Feind ließ sich auch am folgenden Tage, dem 21., nicht sehen und Tegethoff ging deshalb am Abend unter Zurücklassung von zwei Kanonenbooten zur Verfügung des Insel-Kommandanten, mit der übrigen Flotte nach Pola zurück, da bis dahin auch das Linienschiff „Kaiser" seine Havarien reparirt hatte. Die unmittelbar darauf eintretende Waffenruhe und der ihr folgende Frieden setzten der weiteren kriegerischen Wirksamkeit Tegethoffs ein Ziel.

Der Sieg von Lissa machte, wie er es voll verdiente, überall und namentlich in Oesterreich selbst einen tiefen und erhebenden Eindruck und von allen Seiten erhielt der tapfere Admiral Beweise der ehrendsten Anerkennung. Außer seiner Beförderung wurde er auf Vorschlag des Kapitels vom Kaiser auch noch mit der höchsten militärischen Auszeichnung, dem Maria-Theresienorden geschmückt. Eine besondere Genugthuung muß ihm aber ein Schreiben des Kaisers Maximilian von Mexiko bereitet haben, seines ehemaligen Chefs, der Tegethoffs Werth so früh erkannte, ihn in seine unmittelbare Nähe zog, und dessen Vertrauen er nun in so glänzender Weise gerechtfertigt hatte. Dasselbe lautete:

„Lieber Contre-Admiral Freiherr von Tegethoff!

Der ruhmvolle Sieg, welchen Sie gegen eine überlegene, in großen maritimen Traditionen erzogene und tapfere Flotte errungen haben, hat mein Herz mit der

reinsten Freude erfüllt. Als ich die Schicksale der mir so theuer gewordenen Marine in andere Hände legte und der Mission entsagte, mein Geburtsland dort groß und mächtig zu machen, wo sich die Geschicke hochstrebender Nationen erfüllen, blickte ich hoffnungsvoll auf Sie und die junge Generation von Offizieren und Mannschaften, die ich stolz unter meiner Führung wachsen und in edlem Wetteifer sich entfalten sah. Ich fühlte mich in dem Gedanken gehoben, der Adria einen Kern von Schiffen zurückzulassen, denen ein Stab kenntnißreicher nnd todesmuthiger Offiziere und eine tapfere Mannschaft die kriegerische Seele einhauchte. Hat mich auch die Vorsehung auf andere Pfade geleitet, so lodert doch deshalb in meinem Herzen noch das heilige Feuer maritimen Ruhmes und das war ein schöner, ein freudiger Tag für mich, als ich die Flotte, der ich meine ganze Jugendkraft geweiht hatte, unter Ihrer heldenmüthigen Führung mit blutigem Griffel den 20. Juli 1866 in die Bücher der Seegeschichte verzeichnen sah; denn mit dem Seesiege von Lissa tritt die von Ihnen befehligte Flotte in die Reihen jener, deren Flagge das Symbol des Ruhmes ist, Ihr Name in die der Seehelden aller Zeiten. Ich sende Ihnen, den Offizieren und Mannschaften Meine tiefgefühlten Glückwünsche und verleihe Ihnen zur Erinnerung an Ihren Admiral und Freund und als Beweis Meiner Bewunderung das Großkreuz Meines Guadalupe-Ordens.

Maximilian."

Es war wohl die letzte Freude, welche der unglückliche Fürst auf seinem dornenvollen Lebenswege empfand, denn sein tragisches Geschick sollte sich nur zu bald erfüllen. Von Erzherzog Albrecht erhielt Tegethoff ein ähnliches Schreiben und viele Städte beeilten sich, ihm das Ehrenbürgerrecht zu ertheilen; aber auch die Offiziere und Mannschaften welche sich hervorgethan, wurden nicht vergessen und glänzend ausgezeichnet. Der kühne Petz vom „Kaiser" wurde zum Contre-

Admiral befördert, und er sowohl wie Baron von Sterneck, der, um besser zu sehen, wie Farragut oben im Want stehend, das Manöver des Flaggschiffes beim Stoß gegen den „Ré d'Italia" so brillant geleitet, erhielten ebenfalls hohe Orden.

Ende September 1866 wurde die österreichische Flotte außer Dienst gestellt, als kurze Zeit darauf in der Marine und im ganzen Lande die Schreckenskunde verlautete, der eben noch so hoch gefeierte Sieger von Lissa sei in Ungnade gefallen und habe um seine Dienstentlassung nachgesucht. Die Nachricht war unglaublich aber doch wahr, wenn auch sehr bezeichnend für die damaligen österreichischen Zustände.

Die Italiener hatten hartnäckig in ihren Schlachtberichten behauptet, das Linienschiff „Kaiser" sei in der Schlacht untergegangen. Um dies zu widerlegen, veranstaltete Tegethoff auf dem „Kaiser" eine große Festtafel, zu der er die Vertreter aller fremden Nationen einlud. Als er die Kosten dafür liquidirte, wurden sie höheren Ortes verweigert, weil er seine Befugnisse überschritten habe. Man sollte eine so kleinliche Auffassung kaum für möglich halten und dennoch hegte man sie. Mit Recht war Tegethoff darüber und über die gleichzeitig beliebte scharfe Kritik so empört, daß er wirklich um seine Entlassung bat. Sie wurde ihm zwar verweigert, aber er erhielt einen längeren Urlaub, den er zum Besuche Englands und der Vereinigten Staaten benutzte, um die dortigen Marine-Etablissements in Augenschein zu nehmen. Als sich die Nachricht von dem Ereignisse verbreitete, wurden dem ausgezeichneten Manne sofort von verschiedenen Staaten glänzende Anerbietungen gemacht, um ihn in ihre Dienste zu ziehen. Seine Antwort darauf soll gelautet haben. „Ich habe nur österreichischer Admiral zu sein aufgehört, österreichischer Patriot zu sein aber nicht." Die schönen und stolzen Worte charakterisiren den Mann. Auch De Ruiters Rival, der tapfere und berühmte jüngere Tromp*) sprach

*) De Ruiters I. Abth. 17. Jahrhundert.

ähnlich, als die Generalstaaten ihn seiner Stellung entsetzt hatten und England und Frankreich alles aufboten, ihn für sich zu gewinnen.

Seine Aufnahme in England und Amerika war eine höchst ehrenvolle und man begegnete ihm überall mit der größten Auszeichnung. Im folgenden Jahre besuchte er auch die Pariser Ausstellung, wurde aber am 1. Juli 1867 plötzlich nach Wien zurückberufen, um die für ihn besonders schmerzliche Kunde von der Hinrichtung seines geliebten ehemaligen Chefs, des Kaisers Maximilian zu empfangen, die ihn wie ein Donnerschlag traf. Das Verhängniß hatte den unglücklichen Monarchen ereilt, er war am 19. Juni auf Befehl von Juarez kriegsrechtlich erschossen worden.

Unter dem Eindrucke dieser furchtbaren Nachricht war die letzte Spur der Ungnade verweht und der tief erschütterte Monarch gab Tegethoff dadurch einen erneuten Beweis seines Vertrauens, daß er ihn persönlich beauftragte, die Leiche des Bruders zu holen.

Die Mission war unter den obwaltenden Verhältnissen eine äußerst delicate und schwierige. Sie erforderte eben so viel diplomatisches Geschick wie Energie; indem Tegethoff sich derselben mit Erfolg entledigte, zeigte er eine hohestaatsmännische Begabung. Er ging sofort mit einem Postdampfer nach New York und von dort über Washington nach Veracruz, wo er am 31. August eintraf. Die Verhandlungen zogen sich jedoch Monate lang hin und erst am 12. November sah Tegethoff seine rastlosen Bemühungen mit Erfolg gekrönt. Die Leiche wurde auf der in Westindien stationirten Fregatte „Novara" eingeschifft und traf im Januar in Triest ein, um nach Wien übergeführt und dort beigesetzt zu werden. Ein kaiserliches in den gnädigsten Ausdrücken abgefaßtes Handschreiben und die Verleihung des Großkreuzes des Leopoldordens waren der Dank für des Admirals umsichtiges und aufopferndes Verhalten in dieser Angelegenheit.

Einen Monat später am 25. Februar 1868 wurde Te-

gethoff zum Oberbefehlshaber der Flotte und Chef der Marine-Angelegenheiten behufs Reorganisirung derselben ernannt. Letztere blieben zwar immer noch dem Kriegsministerium unterstellt, jedoch war dies mehr formell und dem neuen Chef wurde eine bedeutend größere Selbständigkeit eingeräumt, als dies früher der Fall gewesen.

Mit dem Augenblicke des Eintretens in seinen neuen Wirkungskreis widmete sich Tegethoff mit ganzer Kraft der Umgestaltung der Marine und seine erste Sorge war, die Verwaltung, welche bis dahin eine hervorragende und oft unheilvolle Rolle gespielt, in die ihr allein zukommende Sphäre zurückzuweisen, so wie den Fachleuten die gebührende Stellung bei der Regelung organisatorischer Fragen einzuräumen.

Sodann aber lenkte er seine ganze Aufmerksamkeit auf die Schaffung einer der Stellung des österreichischen Kaiserstaates angemessenen starken Marine und forderte für die Durchführung seiner Pläne die auf zehn Jahre zu vertheilende Summe von 25 Millionen Gulden. Sein desfallsiger Bericht wurde anfänglich zwar mit Beifall und Sympathie aufgenommen; als es sich jedoch darum handelte im Jahre 1869 die erste Rate von 2½ Million zu bewilligen, strich ihm die reichsräthliche Delegation nicht weniger als 1½ Millionen, wie sehr er auch bemüht war, sein Budget zu vertheidigen. Trotzdem ließ er sich nicht beirren, auf dem eingeschlagenen Wege muthig weiterzugehen und lebte der Hoffnung, daß es ihm gelingen werde, die Mitglieder der Delegation schließlich dennoch von der Richtigkeit seiner Ansichten zu überzeugen. Soweit die ihm bewilligten Mittel reichten, reorganisirte er die Marine in durchdachter und zweckmäßigster Weise, immer dort angreifend, wo eine Umformung am nöthigsten war und schuf auf diese Weise die Grundlage für eine gedeihliche Entwicklung der Flotte.

Leider sollte der im Interesse seiner Waffe so rastlosen Thätigkeit des mit einer seltenen Arbeitskraft ausgestatteten Mannes ein frühes Ziel gesetzt werden. Bereits im Sommer

1871 fühlte er sich plötzlich so unwohl, daß er zu Bett gehen mußte. Zwar stand er am folgenden Tage wieder auf, um sich noch zu einem officiellen Diner zu begeben, mußte sich jedoch Tags darauf abermals niederlegen. Obwohl er sich sehr krank fühlte, lehnte er anfänglich ärztliche Hülfe ab, bald nahm jedoch die Krankheit einen so bedenklichen Charakter an, daß noch in der Nacht der Arzt geholt werden mußte und am andern Morgen seine in Graz lebende Mutter so wie sein Bruder der Oberst Karl von Tegethoff benachrichtigt wurden, welche Abends in Wien eintrafen. Die Athembeschwerden und Stiche in der Brust nahmen zu, der Zustand wurde von Stunde zu Stunde gefährlicher und die Besinnung begann zu schwinden. In der Nacht des 6. sagte er in einem lichten Augenblicke. „Nun legen wir uns nieder, um zu schlafen und stehen nicht mehr auf.“ Dies waren seine letzten zusammenhängenden Worte, dann trat Delirium ein und um 7 Uhr Morgens am 7. April hauchte er in den Armen seiner trostlosen Mutter seine Seele aus.

Der jähe Tod des im besten Mannesalter stehenden Admirals war ein schwerer Schlag für sein ganzes Vaterland und wurde überall mit tiefem Schmerze empfunden. Oesterreich hatte einen seiner besten Männer, die Marine einen Führer verloren, der ihren Ruhm und ihren Stolz bildete. Er war nicht nur ein Held und ein ausgezeichneter Seemann, sondern auch ein hervorragender Organisator und Staatsmann und verdiente in vollem Maße den ehrenvollen Nachruf, den der Kaiser ihm am Sterbetage in einem an die Marine erlassenen Flottenbefehle widmete. „Ich habe,“ lautete letzterer, „in dem Dahingeschiedenen einen treu ergebenen hingebungsvollen Diener, der Staat einen seiner ausgezeichnetsten Männer, die Marine in ihm den Helden verloren, der sie zu Ruhm und Sieg geführt, dessen Name für immer unzertrennlich bleibt von den glänzendsten Momenten ihres Wirkens, dessen Waffenthaten den herrlichsten Blättern der Kriegsgeschichte angehören. Mit Mir wird die Kriegsmarine

ihrem hingeschiedenen Kommandanten eine unvergängliche Erinnerung bewahren und das Andenken an ihn stets zu ehren wissen."

Die Leichenfeier war eine großartige und der Verdienste des Verstorbenen würdige. Die Kosten derselben bestritt der Kaiser aus seiner Schatulle und ordnete an, daß die militärischen Feierlichkeiten wie für einen Armeebefehlshaber stattfänden, so wie daß die Leiche durch die kaiserliche Burg geführt werde. Der Einsegnung in der Schottenkirche wohnten die verschiedenen Erzherzöge, der Herzog von Modena und der Großherzog von Toskana, so wie der General Adjutant Graf Bellegarde als Vertreter des Kaisers, der sich in Meran befand, bei.

Tegethoff wurde auf dem Friedhofe, wo bereits sein Vater und ein Bruder begraben waren. neben ihnen beigesetzt. Ueber seiner Gruft erhebt sich eine Kapelle, deren Kuppel auf vier Säulen ruht und von einem weißen Marmorkreuze gekrönt ist.

Bald nach seinem Tode wurde vom Kaiser bestimmt, auf seine Kosten dem berühmten Admiral ein Denkmal aus Erz in Pola zu setzen und der Bildhauer Professor Kundtmann mit der Ausführung betraut. Am 20. Juli 1877 fand unter Anwesenheit des Erzherzogs Albrecht die feierliche Enthüllung statt. Das Denkmal stellt Tegethoff in seiner gewöhnlichen Uniform auf einem Sockel stehend dar, auf dessen Ecken die vier allegorischen Figuren des Meeres, des Krieges, des Sieges und des Ruhmes in sitzender Stellung angebracht sind. Die Inschrift lautet: „Dem Vice-Admiral Wilhelm von Tegethoff Kaiser Franz Joseph 1877. Tapfer kämpfend bei Helgoland, glorreich siegend bei Lissa erwarb er unsterblichen Ruhm sich und Oesterreichs Seemacht."

Auch Wien beschloß dem Helden ein Denkmal zu setzen, doch ist dasselbe noch nicht fertiggestellt, dagegen hat ihm seine Vaterstadt Marburg bereits eine Statue errichtet.

Tegethoff war als Militär und Seemann ein großer Mann, aber auch die menschlichen Seiten in ihm berühren

uns sympathisch. Er war in jeder Beziehung ein guter Mensch, ein treuer Freund und seinen Eltern und Geschwistern ein liebevoller Sohn und Bruder. Bei seinen Erfolgen blieb er stets einfach und bescheiden, im Dienste zeichnete er sich durch große Pflichttreue aus und letztere forderte er auch streng von seinen Untergebenen; er schuf und erhielt eine rigorose Disciplin, wußte sich aber in der Marine allgemeine Liebe und Verehrung zu erwerben, da er bei aller Strenge in richtiger Weise Milde und Nachsicht übte.

Er war ein guter Oesterreicher aber auch ein guter Deutscher und deshalb dürfen wir ihn zu den Unsern zählen. 1870 während des deutsch-französischen Krieges schrieb er: „Ich habe den Franzosen Schläge, herzlich viel Schläge gewünscht. Ich fühle Befriedigung darüber, daß das blaguirende Franzosenthum eine derbe Lektion erhält, daß Deutsche es waren, die sie gegeben, daß Deutsche es sind, die fortan eine große Rolle in Europa spielen werden."

Nach Lissa wurde er zum wirklichen Geheimrath und lebenslänglichen Mitglied des Herrenhauses ernannt und bethätigte in dieser Eigenschaft auch in politischer Beziehung sein Deutschthum auf das Lebhafteste. Er war ein entschiedener Gegner Beust's und Taaffe's, verurtheilte eben so stark die von dem Ministerium Potocky mit den Czechen eingeleiteten Verhandlungen und hatte den Muth diesen Standpunkt überall zur Geltung zu bringen. Die Deutsch-Oesterreicher setzten deshalb auch auf ihn als Politiker die größten Hoffnungen und erblickten in ihm den einstigen Retter des deutsch österreichischen Staatsgedankens. In Hinblick darauf sagte auch die „Neue freie Presse" in einem warm empfundenen Nachrufe an den so früh verblichenen Helden. „Er war eine Hoffnung; sie ist verwelkt, gebrochen, wie fast jede der Blüthen, die für Oesterreich den Lenz verkündeten. Tegethoff ist todt, der berufene Zukunftslenker des österreichischen Staatsschiffes. Er war der Mann, der wirklich über den Parteien stand — vielleicht der Einzige im

weiten Reiche. Freilich nicht nach Art der Helden der jetzt unser Vaterland heimsuchenden Aera stand er über den Parteien. Dazu war er nicht gemacht, seine Thätigkeit in vagen, Alles und Nichts bedeutenden Programmen zu erschöpfen, jeder Partei mit Worten nachzugeben, keiner es recht zu machen und die Hoffnung und der Spielball gesetzesfeindlicher Elemente zu sein, — dazu war er nicht geschaffen, denn er war ein Mann. Er wußte was er wollte, er hielt unerschütterlich fest an dem für Recht Erkannten; er stimmte im Herrenhause treu mit der Linken. Er stand über den Parteien, weil er alle Parteien überragte an Geistesgaben, an Patriotismus und an Entschlossenheit und weil er allen Parteien imponirte durch den Vollklang seines Namens und den Ruhm seiner Thaten."

Zum Schlusse mag noch ein Urtheil hier folgen, das von anderer Seite über ihn abgegeben wurde und in wenigen Worten ein schönes Bild von dem Charakter des Admirals zeichnet. „Wie einfach und leicht erschien die Größe eines männlichen Helden an ihm! Da floß noch die antike Vorstellung der Tapferkeit mit der Erscheinung des Menschen zusammen. Das war nicht der Begriff ausgerechneten relativen Vortheils, der seine Stunde abwartet, um über schlafende Gegner herzufallen und Geschichtsruhm zu stehlen; es war noch die Brust, die sich dem Stärksten entgegenstellt mit dem entschlossenen Verzicht des eigenen Lebens. Muth, mit ruhigleuchtendem Antlitze ohne zusammengebissene Zähne*)."

So hat uns Tegethoff eine Erinnerung hinterlassen, die frei von jeglichem Schatten stets hell strahlen wird und in seiner Pflichttreue ein Vorbild gegeben, dem deutsche Seeoffiziere mit allen Kräften nachstreben sollten.

*) Briefe eines Unbekannten. Wien 1881.

Berliner Buchdruckerei-Actien-Gesellschaft
Setzerinnenschule des Lette-Vereins.

Berliner Buchdruckerei-Actien-Gesellschaft
Setzerinnenschule des Lette-Vereins.